à Sa Grandeur, Monseigneur de Mazenod,
Évêque de Marseille.

Monseigneur,

Montesquieu,

Malgré les prédictions du Sud, et ses attaques non moins intempestives qu'intéressées

C. L. V. S.

HISTOIRE
RAISONNÉE
DU
COMMERCE
DE MARSEILLE,

APPLIQUÉE AUX DÉVELOPPEMENTS
DES PROSPÉRITÉS MODERNES.

PAR M. FOUQUE, AVOCAT,
MEMBRE ACTIF DE LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE MARSEILLE,
AUTEUR DES FASTES DE PROVENCE.

Massilia a Phocensibus condita, sita loco saxoso. Solum possident oleis atqne vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile, ità ut mari magis quàm terræ fidentes ad navigationes ingenium contulerunt.
(Strabon, de re geographicá)

PREMIER VOLUME.

PARIS
CHEZ RORET, LIBRAIRE,
Rue Hautefeuille, au coin de la rue du Battoir.
TOULON
Chez MONGE et VILLAMUS, Libraires.

1843.

A Monsieur

Cunin-Gridaine,

Ministre de l'Agriculture et du Commerce,

Monsieur le Ministre,

Le commerce de Marseille a toujours été considéré comme l'une des principales sources des prospérités nationales.

L'histoire de ce commerce n'intéresse donc pas seulement la grande cité phocéenne, elle intéresse encore toutes les villes commerçantes et manufacturières, celles surtout qui, par leur situation près des mers, des fleuves, rivières et canaux, peuvent utilement faire le commerce d'exportation et d'importation.

La reconnaissance publique, monsieur le Ministre, vous signale comme l'un des grands administrateurs qui se sont occupés, avec le plus de sagesse, de dévoûment et de succès, des grands intérêts du commerce français. Au nom de cette reconnaissance dont j'ose ici un instant me faire l'interprête, conseillé d'ailleurs par les principaux négociants et enhardi par le témoignage de satisfaction dont

l'autorité locale a daigné me gratifier [1], j'ai regardé comme un devoir, monsieur le ministre, de vous dédier l'*Histoire raisonnée du commerce de Marseille, appliquée aux développements des prospérités modernes*.

Je fais des vœux, monsieur le Ministre, pour que cette *dédicace* spontanée puisse vous prouver qu'au fond des provinces de France il est des hommes d'étude et de cabinet qui ont noblement compris la belle mission de la liberté de la presse en ne publiant que des œuvres d'une utilité incontestable : elle aurait ainsi déjà, sous ce rapport, le bonheur de vous plaire et d'obtenir votre imposante approbation.

1 Sur le rapport d'une commission spéciale, le conseil municipal de Marseille a accordé à l'auteur de cet ouvrage une prime d'encouragement de 1000 fr.

Dans cet espoir flatteur, j'ai hâte, Monsieur le Ministre, de vous donner ici un aperçu sommaire de mon travail.

L'histoire du commerce de Marseille, déjà si importante par elle-même, lorsque l'écrivain se contente d'exposer la série des faits qui le constituent, doit offrir un intérêt plus puissant encore si, animé des plus louables intentions et d'un vrai patriotisme, cet écrivain laisse de côté toutes les préoccupations politiques pour ne songer qu'à remplir utilement la noble tâche qu'il s'est imposée, celle qui a pour objet de faire naître de l'étude des faits anciens, des idées de gloire, de grandeur et de prospérité, pour les appliquer, par des raisonnements et des conséquences logiques, aux faits moder-

nes, aux faits éventuels. Par ces utiles combinaisons il peut hardiment flétrir les abus du passé pour opposer une digue à leur renaissance; il démontre les bienfaits de ce même passé pour faciliter leur application au présent; et suivant la même marche par rapport à ce présent qu'il débarrasse de tous les abus, de toutes les entraves, il fait entrevoir l'avenir qui se cache encore sous un voile d'or, ne demandant aux hommes qu'un peu de bonne volonté pour le soulever entièrement.

Ainsi, doublement entraîné par le positivisme des faits qu'il aura puisés dans les sources les plus authentiques, telles que les *Lois*, les *Chartes*, les *Édits* et les *Archives* publiques, et, par l'enthou-

siasme qui, né du désir de bien faire, l'excite à examiner ces faits sous toutes les faces, l'historien du commerce de Marseille revise toutes les questions relatives à l'édit de 1669, (*l'édit de port franc*); il rappelle les entreprises des *anciens fermiers*; il assiste aux *constructions navales*; il aborde le *Levant*, l'*Egypte*, la *Barbarie*; il examine les *pièces étrangères*, les *lingots*, les *lettres de change*; il voyage dans les Échelles, chez toutes les *nations commerçantes*; visite les *consuls*; s'occupe de *fret*; il navigue en *Chine*, dans les *Indes*, les *Deux Siciles*; il examine ce qu'était la traite des *Nègres*; il ose même aller jusqu'en *Sibérie*, qu'il abandonne bientôt pour venir en *Portugal*, en *Espagne*, en *Amérique*, dans

les *Colonies*, en *Suède*, en *Norwège*, etc., etc.

Après avoir ainsi parcouru, avec les meilleurs guides, toutes les nations avec lesquelles Marseille a établi et pourrait établir de fructueuses relations, l'historien de son commerce vient se reposer dans son sein; il étudie sa *fabrication*, le *corail*, les *chay*, les *savons*, les *soudes*, les *corderies* et *sparteries*, la *cire*, les *étoffes*, le *lainage*, les *salaisons*, les *liqueurs*, les *pâtes*, les *cotons*, les *papeteries*, les *cuirs*, etc. Tout ce qui se *fabrique*, tout ce qui *s'exporte*, tout ce qui *s'importe* est l'objet d'observations économiques dont le but incessant est d'offrir des vues d'améliorations et de progrès.

Continuant sa marche, l'écrivain, narrateur et économiste, appelle à son aide les lumières d'une sage philosophie, afin de pouvoir distinguer les causes qui arrêtent souvent les progrès matériels; il en signale plusieurs relatives à l'*usure*, au *jeu*, à la *débauche* et même au *suicide*, qu'il flétrit alternativement dans des discussions intéressantes. Après quoi, il fait des calculs avec le *Mont-de-Piété*, la *Caisse d'épargne*, la *Banque*, et, dans ces établissements, il trouve des garanties d'humanité intelligente et d'une prospérité incessamment progressive.

L'état actuel du *port de Marseille*, les projets de *docks* et de *tunnels*, le *canal d'irrigation* excitent aussi sa sollicitude, éveillée par l'examen des documents officiels et authentiques.

Revenant ensuite sur ses pas, l'écrivain fait une étude de *divers objets d'administration;* il secoue la poussière qui souille les *priviléges historiques* de Marseille; parle des ressources ou impositions propres à alléger les charges.

Enfin, et pour arriver à une *conclusion*, il fait une *revue historique* où, rattachant encore le passé au présent, il montre Marseille sous ses *fondateurs*, sous les *Romains*, sous les *Français,* sous les *Comtes* et les *Vicomtes*; de nouveau sous les *Français* et sous tous les gouvernements qui se sont succédés jusqu'à ce jour. Les *lettres*, les *sciences*, les *arts*, le *luxe*, les *spectacles*, l'*absence de monuments*, les *hospices*, etc., donnent lieu à des examens philosophiques et à des

idées d'amélioration qui se terminent par des voeux en faveur des *classes pauvres*, des *Enfants trouvés* et des *Mendiants*, intéressants objets de la sollicitude d'une ville opulente qui fut et doit être toujours, avec des gloires nouvelles, la *reine de la Méditerranée*.

Tel était, monsieur le Ministre, le MANUSCRIT de mes recherches historiques lorsqu'il eut l'avantage d'être mis sous vos yeux par l'honorable député M. de Grille, mon compatriote, qui voulut bien me transmettre l'expression de vos sympathies.

Mais depuis lors, monsieur le Ministre, de grandes améliorations, qui n'étaient alors qu'à l'état de projets, s'exécutent ou vont s'exécuter : je parle du *canal de Marseille*, du *chemin de fer*, de *l'agran-*

dissement du port, de *l'établissement des paquebots à vapeur* de l'état; d'un autre côté, notre conquête d'Afrique, grâces aux profondes méditations de la politique, à l'habileté des gouverneurs, prend les heureuses proportions d'une véritable colonie française. Tous ces grands bienfaits modernes et quelques objets importants trop sommairement expliqués dans le cours de l'ouvrage, tels que le *commerce avec l'Egypte*, *l'hôtel de la monnaie de Marseille, la situation financière de cette ville en* 1843, *les opérations commerciales de la Chine en* 1841 *et* 1842, *le Corail, etc.*, ont exigé de nouveaux développements utiles à consulter. Je les ai consignés dans deux APPENDICES; c'est peut-être contraire à la méthode ordinaire de l'histoire; mais peut on être soumis à

toutes les exigences de la méthode lorsqu'on est débordé tous les jours, à mesure qu'on écrit une histoire spéciale, par le génie de la France, par le progrès incessant du commerce et de l'industrie, dû à la sagesse du souverain, au patriotisme éclairé de ses ministres et aux salutaires influences de la paix ?

Poser, en ce qui concerne l'immense commerce de Marseille avec les Deux-Mondes, des jalons utiles à l'histoire générale du commerce français, et favoriser, autant qu'il était en moi, les tendances des esprits au maintien de la paix et de la morale, cette double et éternelle sauve-garde de tous les intérêts des peuples, tel était mon dessein; si j'ai réussi, sous quelques rapports, j'aurai payé ma

dette de civisme à la patrie et à mes concitoyens. Puissiez-vous le juger ainsi!

L'ouvrage se termine par l'expression d'un vœu religieux qui a déjà obtenu les sympathies du Roi et celles de feu le duc d'Orléans.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

FOUQUE, avocat.

TRADUCTION LIBRE

DES ÉPIGRAPHES.

PREMIER VOLUME.

Massilia a phocensibus condita, sita loco saxoso. Solum possideut oleis atque vitibus consitum, frumenti àutem ob asperitatem sterile, ità ut mari magis quàm terræ fidentes ad navigationes ingenium contulerunt.
(*Strabon, de re geographicâ.*)

DEUXIÈME VOLUME.

Neque verò te, Massilia, prætereo cuju. ego civitatis disciplinam atque gravitatem non solum græciœ, sed haud scio, an cunctis gentibus anteponendam, jure dicam ; quæ cùm in ultimis terris, cincta gallorum gentibus Barbariæ fluctibus, sic optimatum consilio gubernatur, ut omnes ejus instituta laudare facilius possint quàm æmulari.
(*Cicer. in Lucio Flacco.*)

L'illustre publiciste qui, de nos jours, préside si glorieusement à l'instruction publique en France, a résumé par un seul mot, dans une fête universitaire, les grands avan-

tages que procure l'étude de l'antiquité, *cette forte institutrice de l'humanité* [1].

Cette pensée profonde ne s'applique pas moins aux intérêts moraux, politiques et religieux des peuples qu'à leurs intérêts matériels. Nous avons fait tous nos efforts, dans un premier ouvrage [2], pour développer historiquement la thèse des intérêts intellectuels de la Provence. Nous promîmes alors à la ville de Marseille, en présence des documents précieux que de longues recherches nous avaient procurés, de nous occuper incessamment de l'HISTOIRE de son commerce et de développer ainsi la thèse importante de ses intérêts matériels. Notre *Dédicace* établit que nous avons mis tous nos soins à

1 Discours de M. Villemain, prononcé le 17 août 1843, au concours général des colléges royaux de Paris.

2 FASTES de la Provence ancienne et moderne, 3 vol. in8-°

l'étude de l'antiquité qui, selon nous, donne toujours les meilleures leçons au présent et à l'avenir, même lorsqu'il s'agit des prospérités matérielles. Heureux si nous avons pu, dans cette sphère spéciale, réaliser, sous quelques rapports, le mot si juste cité plus haut et prononcé tout récemment par le Grand-Maître.

Mais hâtons-nous de le dire pour la satisfaction des intelligences trop positives qui n'aiment pas à s'éclairer des lumières du passé, nous n'ignorons pas qu'il ne s'agit plus aujourd'hui de Marseille dont parlait Strabon, de Marseille fondée sur des rochers par les Phocéens, *Massilia a Phocensibus condita, sita loco saxoso*.... Les rochers ont disparu ou disparaîtront successivement sous les efforts de l'industrie, des machines nouvelles, de la vapeur..... Il ne s'agit plus seulement

de cultiver la vigne et l'olivier, le sol âpre et stérile se refusant à produire le froment : *Solum possident oleis atque vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile...* Il ne s'agit plus, enfin, pour les Marseillais, à cause de l'infertilité de leur territoire, de tourner exclusivement toute l'activité de leur génie vers le commerce des mers..... *Ità ut mari magis quàm terræ fidentes, ad navigationes ingenium contulerunt.....* Non seulement le bienfait de l'arrosage va bientôt rendre leurs campagnes productives, mais encore et à côté des vieilles fabriques qui fonctionnent aujourd'hui par la force motrice des vents dont l'inconstance déroute tous les calculs, ou par la force des chevaux toujours si coûteuse, souvent insuffisante, ou enfin par la force des vapeurs délétères et insalubres, s'élèveront de nombreuses usines mises en jeu par la force incompara-

ble des eaux du canal, eaux abondantes, rafraîchissantes et dès-lors très-salutaires. Oh! sans contredit, Marseille moderne ne ressemble, sous aucun rapport, à Marseille ancienne, eu égard surtout au commerce et à l'industrie. Nous avons donc cherché, autant que nos faibles moyens et les lumières des hommes spéciaux que nous avons consultés, ont pu nous le permettre, à rattacher le passé au présent, à exposer les bienfaits de ce présent et signaler les espérances de l'avenir, d'abord dans le cours de l'ouvrage et ensuite dans les *appendices* de chaque volume.

C'est ainsi que nous avons tenu la promesse faite par nous à la ville de Marseille. Avons-nous rempli parfaitement et à la satisfaction générale l'immense tâche que nous nous étions imposée? Il y aurait orgueil à

le prétendre. Puissions-nous du moins entendre dire que nous avons, pour notre part civique, contribué, autant qu'il était en nous, au progrès moral et matériel des contemporains et de leurs successeurs, et bien mérité, une seconde fois, de notre pays!!!

C'est toute notre ambition.

Eh! n'y a-t-il pas quelque mérite, en effet, qu'il nous soit permis de le dire! d'avoir voué les plus belles années de notre existence à la gloire et à la prospérité de la Provence, à la gloire surtout et à la prospérité de Marseille, cette majestueuse reine des mers, qui excitait jadis l'enthousiasme du grand orateur romain, au point de le faire douter si Marseille seule, par la sagesse de ses lois et le génie de ses habitants, n'était pas préférable à la Grèce entière et à toutes les autres nations...... *Neque verò te Massilia*,

prætereo cujus civitatis disciplinam atque gravitatem non solum græciæ, sed haud scio an cunctis gentibus anteponendam.... Qu'importe que, dans les siècles anciens comme de nos jours, les peuples les plus barbares affluent dans son sein et sur toute l'étendue de son territoire, la politique de ses gouverneurs fut toujours telle que ne pouvant l'imiter, les autres nations n'ont jamais cessé de l'admirer... *quæ cum in ultimis terris, cincta gallorum gentibus Barbariæ fluctibus, sic optimatum consilio gubernatur, ut omnes ejus instituta laudare facilius possint quàm æmulari.....* et dès-lors, que des révolutions viennent ébranler le corps social jusque dans ses fondements, Marseille n'y prendra qu'une part temporaire et passive, ses vœux, ses instincts et ses intérêts la porteront, d'âge en âge, de dynastie en dynastie, par une force irrésistible, au

maintien de l'ordre public et de la paix..... Que lui importe aussi les changements de ses grands administrateurs, *optimatum consilio*, à quelque ordre qu'ils appartiennent? qu'aux BELZUNCE, pour l'église, et après l'intervalle d'un siècle qui eut des prélats non moins respectables, succèdent les MAZENOD, oncle et neveu; qu'aux SEBASTIANI, ces nobles fils de Corse, alliés du grand Empereur, succède le général d'Hautpoul, dans l'exercice de l'autorité militaire; aux VILLENEUVE les D'ARBAUD-JOUQUES, THOMAS ou de LA COSTE, dans les hautes fonctions administratives; aux MONTGRAND, les CONSOLAT, le député REYNARD, dans l'exercice de l'autorité municipale; aux PUGET, aux ROSTAND, aux WARRAIN, les RABAUD, les RICHARD ou les MILLIAU, dans la chambre de commerce; aux BORRELLY, aux BILLOT, aux TAXIL, les RÉGUIS, les LABOULIE ou les

LUCE dans le sanctuaire de la justice civile ; aux ROUSSIER, les PASCAL, dans celui de la justice consulaire. Qu'importe ! c'est toujours, comme par une volonté providentielle qu'on ne peut assez admirer et bénir, la plus haute piété succèdant au dévouement religieux le plus apostolique ; — la valeur et la loyauté, à la bravoure et à l'illustration militaires ; — le dévouement politique à la science administrative, à la fidélité la plus éprouvée ; — le zèle municipal et l'intelligence des besoins de la cité, au désintéressement, au patriotisme le plus pur ; — l'ancienne probité commerciale à l'amour du bien public ; — la science de Daguesseau, à celle de Montesquieu ; — la justice, à l'équité..... Oh ! Marseille ne peut méconnaître, sans ingratitude, cette succession non interrompue de bienfaiteurs, c'est à elle de comprendre et de favoriser leurs élans géné-

reux. Que si, à de longs intervalles, exaltée par l'entraînement des passions politiques, elle oubliait les devoirs de sa dignité, elle entendrait s'élever du sein des graves et patriotiques aréopages de la cité, [1] des voix nombreuses, éloquentes et persuasives, animées qu'elles sont toujours du civisme le plus ardent, le plus désintéressé, et ces voix qui, à toutes les époques, dans tous les règnes, surent triompher des passions mauvaises, auraient bientôt ramené Marseille au sentiment de la sagesse tradi-

1 On grave sur l'acier ou sur le marbre les noms des citoyens utiles à leur pays; quelquefois même, pour en perpétuer le souvenir et exciter, par l'émulation, à la pratique des vertus civiques, on donne ces noms aux rues, aux monuments ou aux promenades des villes. Nous croyons donc convenable et utile de transcrire dans cet ouvrage, destiné à être le livre des familles marseillaises, les noms des citoyens recommandables qui, en l'année 1843, étaient membres des diverses administrations de Marseille. (Voir la fin du 2e volume.)

tionnelle, la plus grande de ses gloires, qui se résume par ce mot : RESPECT AUX LOIS.

HISTOIRE RAISONNÉE
DU COMMERCE
DE MARSEILLE,

APPLIQUÉE AUX DÉVELOPPEMENTS DES PROSPÉRITÉS MODERNES.

Historique avant l'édit de 1669.

DÉJA puissance maritime cent cinquante ans environ après avoir été fondée, Marseille s'allia avec les Romains pour repousser les Carthaginois qui occupaient l'Espagne, la Sicile, la Sardaigne et une grande partie de l'Afrique. A dater de cette époque il y eut peu de contrées dans le monde alors connu où ses commerçans n'abordassent. Après la destruction de Carthage, son commerce devint plus florissant; elle tira de l'Espagne des métaux, du miel, des salaisons, des toiles, des étoffes, des joncs ou spartes et des vins

qu'elle faisait passer dans l'intérieur des Gaules. L'Italie lui fournissait également ses vins.

Les navigateurs marseillais allaient, jusque sur les côtes de la mer Baltique, demander de l'ambre jaune que d'habiles ouvriers façonnaient ensuite en petits meubles, en bijoux ; ils faisaient le trafic des chiens du Nord de l'Angleterre, de l'étain des côtes Armoriques; ils importaient ou échangeaient ailleurs les productions de l'Arabie, celles des Indes, et les toiles fines de ces contrées. L'Ecosse, l'Irlande leur fournissaient le borax et des pelleteries, l'Angleterre ses laines, l'écarlate, le vermillon et la cire ; ils portaient dans l'Afrique et dans l'Inde les coraux de la mer de Marseille, les salaisons, les fruits particuliers aux côtes des Saliens, des Liguriens et des Volsces, des laines fines, quelques draps, des vins et des huiles. Leurs ouvriers changeaient en colliers, en brasselets, en bijoux variés, l'or, l'argent et les coraux importés de l'Espagne. Le luxe adopta ce commerce qui devint l'une des

principales richesses de Marseille, dont les habitants, déjà ingénieux au delà de toute expression, faisaient un objet de commerce de tout ce qui leur paraissait utile, et pouvaient par le Rhône, distribuer dans l'intérieur des Gaules, et jusque sur les bords de la Seine, de la Loire, du Rhin et de la Moselle tout ce que ces contrées ne produisaient pas.

Ce brillant commerce changea de face après que les Romains se furent rendus maîtres des Gaules et de l'Espagne. Ces conquérants voulurent marcher sur les traces des peuples qu'ils avaient soumis et ils s'emparèrent des principales côtes fréquentées par les Marseillais. Toutefois du temps de César, le principal commerce des Gaules se faisait encore à Marseille.

Sous les premiers empereurs romains, ce commerce resta en quelque sorte stationnaire; mais celui que les Marseillais faisaient dans le Levant depuis plusieurs siècles, fut fortifié par les Juifs chassés de Rome par

Tibère et réfugiés à Marseille. Il prit en général plus d'étendue en Asie, en Afrique et en Europe sous les premiers empereurs d'Orient; il s'éclipsa bientôt pour tomber tout entier dans les mains des Juifs et des Grecs. La décadence de l'empire romain le ruina complètement.

Le résultat du ravage et du séjour des Maures fut de rouvrir les ports de l'Espagne et de l'Afrique au commerce de Marseille, qui exportant dans ces contrées toutes les productions de la Provence et de la France, rapportait à celles-ci les productions de l'Afrique et de l'Espagne. Tel fut le commerce qui cessa de paraître dans les ports d'Italie, où il ne se montra que dans les courts intervalles de liberté procurés par les disputes des papes avec les empereurs ou celles des principales villes d'Italie avec les papes.

L'abolition de l'esclavage donna un nouvel essor à l'industrie de Marseille. On commença à connaître les étoffes de soie de la

Perse et des Indes; on s'adonna au commerce des pelleteries dont le goût avait été anciennement apporté par les peuples du Nord. Marseille ouvrit une route en France aux étoffes du Levant par la voie de Constantinople, qui importait des épiceries, les baumes de l'Arabie, les parfums et les drogues de l'Inde et de l'Asie, les grains, les huiles et les toiles de la Grèce.

Les croisades donnèrent à Marseille, en 1150—1152—1187—1190—1197—1212—1217—1223, beaucoup d'établissements dans le Levant, la Syrie, la Palestine et l'Afrique. Alors on se livra au commerce des maroquins, des laines, de l'alun, des soies; on porta à Gênes des légumes, du fromage, des figues, des châtaignes, du bois de châtaignier et de chêne pour la futaille; on tira de l'Afrique et du Levant les mêmes objets qu'on en tire aujourd'hui. L'Europe doit à Marseille ses établissements commerciaux dans ces contrées.

Les vaisseaux marseillais qui, à une épo-

que moins reculée, fréquentaient l'Egypte, établirent le commerce, jusques alors inconnu, des vins de Gaza, boisson précieuse dont Marseille fut longtemps l'entrepôt; ils apportèrent aussi l'usage du *papyrus* [1], celui des perles fines de l'Orient, les belles laines et les liqueurs de la Grèce, tous les fruits de l'Egypte, le miel et les baumes de l'Arabie; mais le seul commerce qui se soutint presque sans variation sous les vicomtes, fut celui des chevaux de l'Andalousie et des parfums du Levant.

Charles Ier, prince violent et mauvais politique, gêna le commerce de Marseille en laissant subsister, en augmentant même la différence qui régnait entre ses états d'Italie et de Provence. Il aurait pu livrer aux Marseillais le commerce de la France et du Levant, et il ne le fit pas, mais il régla que tous les vaisseaux qui voudraient mettre à la voile, obtiendraient préalablement de lui-

1 C'est le nom spécifique du souchet qui croît en Egypte et qui servait aux anciens pour faire le papier.

même, une permission par écrit et payeraient un droit de sortie.

Charles II fit languir le commerce sous le poids et la multiplicité des impôts. Ainsi l'exportation du blé fut interdite ; l'importation du blé étranger et des objets fabriqués ailleurs qu'en Italie fut soumis à des droits rigoureux ; le vin cessa d'être un objet de commerce; chaque ville fut restreinte à celui de son terroir. Ses exigences furent telles que les armateurs restèrent dans l'inaction ; peu de vaisseaux sortirent du port de Marseille pour aller chercher les marchandises et les denrées étrangères.

Réné livra aux Juifs les charges publiques, sa confiance et le soin de sa santé. Aussi l'industrie et l'activité commerçantes et manufacturières furent dans un état de mort jusque vers la fin du XVe siècle.

Depuis cette époque jusqu'à nos jours le commerce de Marseille a suivi les variations inséparables des guerres, des nouvelles découvertes, des impôts, des formalités, des

priviléges exclusifs, des alliances d'une nation avec l'autre, des révolutions politiques, et ce qu'il y a de remarquable, c'est que, à travers toutes ces phases diverses éprouvées par le commerce de Marseille, les lois nautiques n'ont jamais souffert aucune altération, si ce n'est depuis la publication du code des lois françaises.

Voilà des faits positifs, incontestables. Nous les puisons dans l'histoire, et l'histoire sera toujours la source de nos assertions.

Marseille, grecque encore, en vivant sous la domination et les lois de Rome, avait été la gloire des Gaules et la première institutrice des Saliens. Sa population, son commerce, la nécessité ou le luxe invitaient les anciens Provençaux à transporter dans son sein tous les objets de commerce dont leurs mœurs simples pouvaient se passer, ou que Marseille leur demandait pour elle-même, pour ses colonies et pour les nations étrangères qui faisaient avec elle le commerce d'échanges.

Comme aujourd'hui la Provence était occupée du soin d'approvisionner Marseille; mais alors comme aujourd'hui, Marseille n'était pas le gouffre où tous les Provençaux venaient s'engloutir et disparaître; comme aujourd'hui, les Marseillais ne construisaient pas à frais énormes, de petits palais dans les champs pour s'y ruiner dans le sein des plaisirs. Alors des côtes fortunées, des nations amies ou soumises par la gloire de leurs armes s'offraient aux navigateurs, et ceux-ci couraient vers elles à travers une mer qui semblait abaisser avec respect ses flots sous leurs pas. Un terroir aride se refusait à la fécondité et le reste de la Provence nourrissait Marseille qui, en reconnaissance, apportait aux Provençaux, instruits et policés par elle, les productions étrangères.

Cette chaleur d'un commerce naissant en Provence suivit toutes les vicissitudes que le gouvernement de Marseille éprouva. Ce commerce s'anima sous le gouvernement phocéen; il s'étendit sous l'alliance de Mar-

seille avec les Romains. Les guerres des Empereurs de Rome et de l'Orient lui firent subir diverses variations; Marseille perdit ses colonies, et insensiblement l'immense territoire sur lequel elle dominait en souveraine; elle fut enfin bornée à elle seule. Alors les peuples du Nord, premiers pirates dont Marseille eut à souffrir, interceptèrent son commerce, et par contre-coup celui de la Provence. Toutefois ce commerce respira un moment avant l'irruption des Maures; mais ce peuple survient et bientôt il est soumis lui-même aux armes d'un autre conquérant.

Charlemagne avait de grandes vues. Les guerres continuelles qu'il eut à soutenir ne l'empêchèrent pas de songer à rétablir le commerce du Midi de ses états: il le voulut, mais ses successeurs, par le morcellement du pouvoir souverain[1], furent incapables

1 ..... L'anarchie royale qui suivit Charlemagne jusqu'à Hugues Capet enfanta le régime féodal. Il y avait *anarchie royale* sous les Carlovingiens, par la raison sans réplique que dans

de seconder ses efforts. Les ducs s'occupèrent de leur ambition, et parmi ces grands seigneurs, Bolon, devenu roi d'Arles, négligea le commerce, seul ressort qui pouvait soutenir sa puissance dans les terres de sa domination.

Guerriers, fainéants, fanatiques ou beaux esprits, les comtes souverains qui gouvernèrent la Provence, préféraient la gloire de chasser les Maures d'une forteresse; de faire

ces malheureux temps, au lieu d'un roi les Français en avaient des milliers, plus absolus que le roi lui-même. Tels étaient alors les ducs et comtes dans les provinces dont le gouvernement leur était confié. L'histoire nous apprend que leurs charges, d'abord temporaires, puis à vie, devinrent héréditaires. Charles-le-Chauve, qui selon nos vieilles chroniques, « *était plus prompt* » *à toutes sortes de pompes superflues, que hardi et constant à* » *mettre ordre à ses affaires*, » l'impolitique Charles-le-Chauve ouvrit la porte à ces abus par son ordonnance de *Chiersi*, qui rendait les dignités et les titres héréditaires. Aussi les ducs et les comtes, jadis les soutiens du trône, s'armèrent contre le souverain et se firent entr'eux la guerre. Ce désordre constituait bien ce que j'appelle *anarchie royale*; anarchie qui ne fut produite que par le morcellement du pouvoir souverain, par l'absence de l'unité gouvernementale.

la guerre aux Albigeois ou à leurs grands vassaux; d'aller dans la Terre-Sainte ou dans le royaume de Naples; de faire des tensons et des syrvents, de provoquer les arrêts des cours d'amour, à l'avantage de lier leur état aux nations étrangères, par le commerce.

Les suites de cette déplorable incurie furent plus pernicieuses encore, lorsque ces petits souverains eurent démembré Marseille de leur comté. Au lieu d'un seigneur, cette ville en eut cinquante sous le nom de vicomtes, qui ne voulant ou ne sachant rien faire, empêchaient les Marseillais d'agir et de fréquenter les plages ouvertes à toutes les nations de l'univers, plages où les anciens Marseillais avaient été les rivaux du commerce des Phéniciens et des Carthaginois, où ils avaient suivi les Romains comme troupes auxiliaires ou comme maîtres dans l'art de la navigation.

Agités incessamment par leurs dissensions, ces vicomtes ne se réunissaient qu'alors

qu'ils avaient l'espérance de s'approprier une partie des travaux et de l'industrie de leurs vassaux. Ainsi aux travers, aux barrières, sur les ponts et les chemins, étaient levés des impôts onéreux. Marseille était divisée en plusieurs quartiers ; un quartier ou une partie de ce quartier était sous la dépendance d'un seul vicomte ou de plusieurs; il ressemblait à plusieurs petits états étrangers entr'eux ; l'autre quartier faisait payer chèrement aux premiers le droit de communiquer avec lui; les denrées, les objets de l'industrie n'entraient dans la ville qu'à travers des perceptions arbitraires. L'administration commune était plus d'une fois livrée à des extorsions, ou bien les vicomtes administraient eux-mêmes d'après les lois économiques et politiques qu'ils forçaient leurs vassaux d'adopter.

Du côté du commerce maritime une torpeur générale avait engourdi tous les ressorts; car s'il est vrai que pendant les croisades Marseille obtint divers établissements

en Afrique, en Syrie, en Grèce et dans d'autres régions, ce fut plutôt par un effet des circonstances que par des spéculations sagement concertées de la part des vicomtes. Les embarquements pour la Terre-Sainte furent fréquemment renouvelés, et Marseille était presque la seule ville qui exposât des vaisseaux qui transportât des soldats, des pélerins, des munitions de guerre et de bouche. Ses navigateurs exportaient les marchandises de la France et de la Provence; ils rapportaient celles de la Grèce, de l'Afrique et de la Syrie, et de cette manière utilisaient par le commerce les saintes folies de leur siècle.

Instruite par une longue expérience, Marseille secoua sans peine et successivement le joug de ses vicomtes; mais alors s'offrirent de nouvelles difficultés qui expliquent l'indécision politique de ce temps là. Devait-elle entreprendre de devenir puissance maritime? Devait-elle, disputant aux comtes souverains leur droit de suzeraineté, aspirer à étendre

ses bornes du côté de la terre? Son administration tournée vers l'agrandissement, se perdit dans cette fluctuation politique et n'opéra aucun bien; car le bien est impossible là où tout le monde veut commander. C'est ce qui arriva dans Marseille qui, débarrassée de ses vicomtes, fonda une espèce de république à l'instar de celle d'Arles. Ces deux villes eurent alors des liaisons commerciales qui furent bientôt troublées par de chétives querelles sur des droits d'entrée et de sortie, droits établis, refusés ou repris sur les denrées et la droguerie.

Enfin Marseille se soumit aux comtes souverains. Il y eut à cette occasion des *chapitres de paix* signés solennellement. Ces chapitres tant vantés devinrent la source de mille débats, d'abord avec les souverains provençaux, qui prenaient les armes en matière de rescision, ensuite avec les rois de France, leurs successeurs.

Flottant sans cesse entre la jouissance des droits qu'on lui disputait et la privation ou

la réduction de ces mêmes droits, Marseille ne put rien faire de stable ni pour elle ni pour la Provence dont les denrées et les objets d'industrie étaient dans un état de stagnation. Elle avait de petits bâtiments, quelques galères, dont les voyages n'étaient que des expéditions militaires; s'ils naviguaient pour le commerce, leurs voyages n'étaient pas de long cours; les retraits apportés par ces vaisseaux n'étaient point capables d'augmenter les approvisionnements de l'intérieur de la France.

Les guerres de religion s'allumèrent : Marseille prit part à la ligue; elle eut des citoyens qui voulurent dominer despotiquement ou livrer la ville aux nations ennemies de la France. Tant de projets qui se détruisaient mutuellement, ne pouvaient qu'anéantir le commerce le mieux établi. Enfin l'édit de 1669 fut publié. Dès ce moment Marseille et par elle la Provence, reçurent un nouvel être. L'une et l'autre furent fondées à espérer qu'elles pourraient dé-

sormais paraître avec gloire sur le grand théâtre du commerce et de communication avec toutes les nations de l'univers.

ÉDIT DE 1669.

ENTREPRISES DES FERMIERS.

Marseille avait souffert de grands maux; il lui fallait de grands remèdes, et ces remèdes devaient être prompts et doux. Une main puissante pouvait seule les présenter et les rendre efficaces.

Par sa situation, par le génie de ses habitants et l'intérêt de la France entière, Marseille était appelée à devenir le centre de toutes les richesses des deux mondes; mais les guerres du royaume de Naples, les guerres civiles, les guerres de religion, celles du

chaperon, toutes les agitations en un mot qui ne cessèrent de la tourmenter pendant plusieurs siècles, l'avaient privée de l'avantage de remplir sa glorieuse destinée. Les traitants la rongeaient à l'intérieur, et son port ne s'ouvrait aux nationaux et aux étrangers qu'à la faveur des formalités les plus compliquées et des droits les plus rigoureux, pour l'ancrage, le radoub, la contre-acrène, sur la qualité et la quantité des marchandises, sur le lieu d'où elles venaient et pour lequel elles étaient destinées.

Les capitaines de navires, les armateurs payaient pour être plus ou moins éloignés du quai, des magasins et des lieux les plus fréquentés. Telle marchandise payait en entrant, telle autre en sortant du vaisseau, telle autre enfin en allant d'un quartier à l'autre. Dans une partie de la ville il était permis d'emmagasiner une denrée, de fabriquer certains objets; dans l'autre la prohibition était expresse. Les capitaines sortant du port étaient soumis à des visites, à la

nécessité d'avoir des passe-ports, des attestations; d'exhiber des inventaires signés par des préposés, vautours permanents attachés à dévorer le commerce, l'industrie et l'agriculture. On sait en effet que cette espèce d'hommes ne ménagent jamais leur proie; qu'ils dessèchent le germe de tout ce qui a vie et chaleur; étendant, aggravant les impôts qui bien souvent ne sont onéreux que par la manière dont on les perçoit.

Colbert qui peut-être donna trop aux manufactures et pas assez à l'agriculture, fit délibérer dans le conseil du roi en 1669, l'édit dont les effets immédiats, sous bien des rapports, étaient de remettre sous les yeux de Marseille l'image de son ancienne splendeur. Colbert eut à vaincre les plus grandes difficultés; mais la fermeté de Louis XIV et la confiance qu'il avait dans son ministre, déterminèrent son conseil à approuver l'édit.

Les motifs opposés à cette loi par le conseil de Louis XIV ne sont pas connus; mais

on peut raisonnablement supposer que plusieurs villes maritimes, jalouses de l'immense avantage que Marseille devait avoir sur elles, durent tenter de faire échouer un projet qui ne tendait à rien moins qu'à faire refluer vers cette ville la plus grande partie du commerce maritime.

Enfin après beaucoup de peines et de soins, l'édit pour l'affranchissement du port de Marseille fut publié en mars 1669. Il fut bientôt suivi d'une déclaration sur le même objet.

Cette législation dont les avantages furent *extraordinaires*, selon les expressions textuelles de l'édit, fut dans le principe respectée par les traitants. Plus tard et successivement, elle ne fut qu'une faible barrière opposée aux envahissements de l'avidité. Les traitants ne cessèrent de l'attaquer, d'en éluder le dispositif; ils firent tant que vers la fin du dernier siècle, le commerce de Marseille fut sur le point de tomber dans le chaos débrouillé par l'*édit de port-franc*.

La déclaration publiée après cette mesure législative ne laissa subsister dans la ville que la perception du droit de frêt, à raison de 50 sols par tonneau, l'imposition sur le tabac et les droits du poids et casse, qui même furent doublés.

Cependant sous l'empire de l'édit, alors qu'il était unanimement respecté, les villes de Gênes et de Livourne, toutes les places voisines de Marseille et rivales de son commerce, ne furent plus fréquentées comme auparavant. Les manufactures du royaume prirent un brillant essor; les denrées particulières de la Provence eurent un débouché certain; les vins et les eaux de vie du pays eurent, surtout vers 1680, par le nouveau *port-franc*, un débit inoui dès-lors.

Mais nous devons le dire, tous les ports de la Provence se ressentirent de l'avantage accordé à celui de Marseille; Toulon, Antibes, la Ciotat, immédiatement déserts, n'ont pu se ranimer. Nice tint bon quelque temps; mais obligée enfin de céder à Mar-

seille, elle n'a conservé la supériorité que sur les autres ports de la Provence qui n'ont pu le disputer à cette ville; elle a surtout fait déserter le port d'Antibes, dont le dépérissement est dû aussi à d'autres causes, parmi lesquelles il faut placer le mauvais état où l'administration provinciale et la communauté laissèrent ce port.

Depuis 1669 jusques aux temps voisins de la révolution française, les commerçants de Marseille furent incessamment en guerre avec le fermier. Aujourd'hui le conseil du roi prononçait en faveur du commerce; le lendemain un arrêt qui détruisait le premier était obtenu par le fermier. Plus d'un siècle s'écoula ainsi entre les cris de la victime immolée, appelant en vain à son secours la divinité qui lui avait promis protection, et les coups redoublés d'un sacrificateur avide qui faisait parler à son gré la divinité dont il souillait les autels.

En 1701 Louis XIV établit à Paris un conseil de commerce, où il appela un député

de la chambre de Marseille. Pendant trois ans ce député ne cessa de s'occuper du soin de signaler les grands intérêts attachés à l'exécution de l'édit de 1669, qui fut enfin confirmé en 1703 par un arrêt du conseil.

Cet arrêt voulut que les capitaines et maîtres de navires remissent au bureau du poids et casse, en entrant et en sortant, un manifeste détaillé de leurs importations et exportations. Le droit à percevoir fut fixé à cinq sols pour les gros vaisseaux et bâtiments de mer. Les petits navires ne payaient rien.

L'entrée et le commerce des draps, étoffes, bas de laine des manufactures étrangères; des étoffes des Indes, de celles d'écorce d'arbres, des toiles peintes des Indes, des morues sèches de la pêche des étrangers et des cuirs tannés, étaient prohibition; mais l'entrée, le commerce, l'usage dans Marseille et son territoire, des toiles blanches peintes, teintes ou à carreaux, venant directement du Levant, étaient permis. Le tarif de la douane de Lyon pour l'entrée, de

la foraine pour la sortie, les tarifs divers établis pour la perception des droits, devaient servir de règle et n'être payés qu'aux bureaux de septèmes, à ceux des environs du territoire et du reste de la Province.

Par la même loi, tous les bureaux des fermiers du roi furent transportés hors de la ville et aux extrémités de son territoire. Quatre seulement furent exceptés; savoir : le bureau du poids et casse, celui des chairs et poissons salés dépendant des gabelles, celui de la ferme du tabac et celui du domaine d'occident. La régie de ces quatre bureaux seuls devait sans réunion ou établissement d'autre, rester dans la ville, où ainsi que dans le port et le territoire, les commis ne pouvaient faire des visites qu'en présence et assistés d'un officier municipal.

A l'arrêt de 1703 était annexé un état contenant les marchandises venant du Levant. Celles-ci en entrant dans le royaume par Marseille, devaient être accompagnées d'un certificat des échevins et députés du

commerce; sans cette formalité elles étaient soumises à un droit de 20 p. 0/0 et aux droits d'entrée ordinaires. Les marchandises qui entraient à Marseille ou par le pont de Beauvoisin, après avoir été entreposées en Italie ou ailleurs, devaient payer le même droit de 20 p. 0/0 de leur valeur. Le profit de ce droit était appliqué à la chambre du commerce, qui était autorisée à établir des receveurs à ce sujet, tant à Marseille qu'au pont de Beauvoisin, et des contrôleurs dans les autres ports du royaume pour le même objet.

Dix années auparavant, c'est-à-dire en 1693, un arrêt du conseil avait établi à Marseille un inspecteur chargé de visiter les draps et étoffes des provinces du royaume destinées pour le Levant; cet inspecteur devait concurremment avec les échevins et députés de la chambre du commerce, empêcher l'entrée des draps, étoffes, bas de laine de manufacture étrangère, des étoffes d'écorce d'arbres et des toiles peintes des Indes.

Tel est l'abrégé des lois sur lesquelles fut établi l'affranchissement du port de Marseille. Le roi donna l'édit de 1669 uniquement pour l'intérêt de l'état ; les autres furent le fruit des regrets que le gouvernement éprouvait dans des moments de besoin, lorsqu'il croyait avoir trop donné, ou lorsqu'il avait la faiblesse de se prêter, dans l'espoir d'un plus grand bien général, aux avides spéculations des traitants qui se présentaient à lui.

Lorsqu'on étudie sérieusement l'édit de 1669, on acquiert cette conviction que TOUT [1] devait entrer en franchise dans la port de Marseille; le fermier ne devait y faire aucun exercice de ses droits et tous les bureaux devaient être transportés sur la frontière du territoire de Marseille; mais comme les meilleurs établissements, les institutions les plus favorables au bien public dégénèrent insensiblement et s'affaiblissent, il est

1 En rapprochant ce mot *tout* de l'édit, on verra quelle est l'extension que nous donnons à ce mot et à ce qui suit.

arrivé que cet édit attaqué de cent manières diverses, ne fut pas soutenu avec vigueur, et dès-lors il céda peu à peu la place à des établissements meurtriers pour l'intérêt de Marseille et pour celui de l'état. Dans les pages suivantes nous aurons à nous expliquer sur ces établissements; nous le ferons avec briéveté, de manière pourtant que par ce qui sera rappelé, on puisse sans peine deviner tout ce qui pourrait être dit à cet égard.

Avant disons un mot sur les divers objets d'intérêt public et commercial qui découlaient essentiellement et constitutivement de l'édit de 1669, de la déclaration qui vint après et des arrêts du conseil de 1693 et 1703. Ces dispositions législatives, fortifiées et expliquées les unes par les autres, voulaient :

1° Que par mer tout droit d'entrée et de sortie fut supprimé à Marseille;

2° Qu'à l'avenir aucun droit ne put être perçu dans la ville;

3° Que le fermier n'eût aucun exercice, excepté sur les objets ci-dessous; (n° 6)

4° Que le transport chez l'étranger des marchandises prises à Marseille serait fait sans gêne dans les ports non francs de la route;

5° Que les marchandises énumérées textuellement dans les lois dont il s'agit seraient réputées de contrebande;

6° Que le fermier n'aurait un exercice permis et licite que dans les bureaux du poids et casse [1], des chairs et poissons salés, de la ferme du tabac et du domaine d'occident [2]; que dans l'exercice du bureau des chairs et poissons salés le fermier aurait le droit d'empêcher la vente du sel prohibé, et que le bureau de la ferme du tabac donnerait au fermier le droit de vente.

1 On appelait *bureau du poids et casse* celui où s'exerçait un droit domanial de poids, pris sur les achats et ventes des marchandises pesées par un peseur public.

2 Le bureau du *domaine d'occident* était établi pour l'inspection sur le commerce des îles. Il était réuni à la ferme générale.

7° Que l'inspection des marchandises de contrebande serait confiée ou aux officiers de l'amirauté ou à la chambre du commerce.

Ces lois étaient claires et précises. Cependant le fermier semblable au feu qui s'attache à tout ce qui est combustible, parvint insensiblement à établir des bureaux et des droits littéralement contraires aux édits, arrêts et déclarations d'où émanaient si solennellement les priviléges du port-franc. Dans le sein même de Marseille il porta ses mains avides sur les TOILES ÉTRANGÈRES, blanches ou teintes; il exigea des droits d'entrée sur les PAPIERS ET CARTONS; sur les CUIRS TANNÉS et APPRÊTÉS dans la ville; sur la POUDRE et l'AMIDON; il prétendit jouir du droit de MARQUE SUR LES OUVRAGES D'OR ET D'ARGENT fabriqués dans Marseille même; enfin il entreprit de soumettre à des droits LES BATIMENTS DU PORT DE 50 TONNEAUX et au dessous, trouvés à une ou deux lieues en mer, ou qui chassés par les corsaires, par les vents

ou par le défaut de vivres, avaient relâché dans des ports non francs.

Ce qui est relatif sous le rapport légal et arbitraire et selon la politique de Marseille, à ces divers objets de son commerce est digne de fixer l'attention. On lira, avec intérêt et profit pour l'avenir, les détails qui se rattachent à chacun de ces objets.

TOILES

BLANCHES OU TEINTES.

L'arrêt du conseil de 1703 ne pouvait, au sujet des toiles étrangères, blanches ou teintes, fournir aucun prétexte au fermier du gouvernement, puisque l'entrée et l'usage

des objets même imposés par cet arrêt, avaient été conservés dans Marseille, son port et son territoire.

En 1706 il fut fait dans un arrêt du conseil, un nouveau tarif d'évaluation des marchandises du commerce du Levant, de la Barbarie, des pays et terres de la domination du Grand Seigneur et du roi de Perse, sujettes au droit de 20 p. 0/0. Par cet arrêt Marseille conserva encore le droit d'introduire chez elle les toileries et les étoffes du Levant.

En 1721 on vit paraître un autre arrêt du conseil qui défendit l'introduction, le port et l'usage des étoffes de la Chine, du Levant, de la Perse, de toutes les toiles peintes; mais Marseille y fut littéralement exceptée.

En 1726 un édit, d'ailleurs très sévère, respecta encore cette ville.

En 1759 le roi permit par ses lettres patentes, l'entrée des toiles de coton blanches, peintes ou imprimées; celles de lin et de chanvre, moyennant un droit de 15 p.

0/0 sur les toiles blanches et de 25 p. 0/0 sur les peintes et les imprimées. Toutefois il fut dit formellement que ces toiles ne payeraient aucun droit à Marseille ; elles étaient seulement soumises au bureau de septèmes.

En 1767 les choses étaient encore en cet état; mais à cette époque les priviléges portés par l'édit de 1669 furent attaqués. Un arrêt du conseil ordonna que les toiles peintes et blanches venant de l'étranger, payeraient en entrant dans le port les droits établis par l'arrêt et les lettres patentes de 1759 et un arrêt de 1760.

Deux autres arrêts du conseil, le 10 et le 17 juillet de l'année 1785, vinrent à l'appui des deux derniers.

Ainsi disparurent en présence des traitants les priviléges énoncés dans l'édit de 1669 et la déclaration de 1703.

L'arrêt du 10 juillet prohibait l'introduction des mousselines et des toiles de fil et de coton dans les bureaux parmi lesquels est

dénommé le bureau de septèmes, qui dans le langage fiscal était la limite du royaume, tout ce qui est au delà étant réputé étranger.

L'arrêt du 17 juillet était encore plus précis, la prohibition n'était prononcée qu'aux entrées du royaume. L'article 9e ordonnait que les marchandises confisquées seraient renvoyées dans l'un des *ports-francs* pour y être vendues, d'où il faut inférer nécessairement que l'arrêt de prohibition était étranger à Marseille. La déclaration de 1703 ne reconnaissait pour marchandises de contrebande à Marseille, que les munitions de guerre et quelques autres objets peu nombreux.

Tels furent les titres dont s'armèrent les fermiers du roi pour lever des impôts ou droits sur les toiles étrangères, blanches ou teintes, et pour entretenir dans la ville de Marseille une nuée de commis qui enchaînaient le commerce et l'industrie.

Dès l'instant que l'introduction des toiles étrangères fut permise dans le royaume

moyennant des droits, ces toiles purent être introduites dans Marseille sans payer aucun droit, ce droit ayant dû être payé dans les bureaux placés sur les frontières du territoire.

Le fermier pour qui l'intérêt public n'était pas un intérêt personnel, ou qui n'en voyait aucun là où il ne trouvait pas le sien, opposait que la consommation des habitants occasionnait une diminution de bénéfice dans le revenu des fermes : c'est comme s'il avait dit qu'il était défendu au cultivateur de se nourrir des fruits de son champ, ou que le droit établi par les hommes prévaut sur celui que la nature a gravé dans le cœur. La crainte des versements dans l'intérieur n'était qu'une raison spécieuse; si elle eût été admise, tous les ports eussent été comme n'étant pas, et il eût été dès-lors inutile de faire à ce sujet des lois de privilége et d'encouragement. L'effet nécessaire et malheureux de ce prétexte (car la raison invoquée n'était que cela) aurait été d'éloigner

de Marseille et d'enlever à la Provence le débouché de ses productions.

Les arrêts des 10 et 17 juillet 1785 alarmèrent à bon droit les négocians et les marchands de Marseille. Par l'intermédiaire des états de Provence, alors protecteurs nés du commerce, de l'industrie et des privilèges du pays, ils demandèrent au gouvernement le rétablissement intégral de l'édit de 1669 et de la déclaration de 1703, ou la promulgation d'une loi qui fit connaître les restrictions prétendues nécessitées par les circonstances. En effet les lois qui suivirent l'édit de 1669 et la déclaration de 1703 furent réellement des mesures de circonstances, ou plutot le fruit de la jalousie de quelques villes maritimes de la France. Eh ! ce n'est point là une assertion hasardée sans preuves. Les mémoires présentés par ces villes au gouvernement en 1748, 1749 et 1750, justifient ce que j'avance. A défaut de motifs réels, on en supposa de chimériques ; on accusa par exemple le commerce de Mar-

seille d'embarquer, pour les îles françaises de l'Amérique, toutes sortes de marchandises prohibées, pour l'exclure de cette partie du monde; le commerce se lava de cette imputation et put se soutenir; mais ce ne fut pas sans entraves.

PAPIERS ET CARTONS.

Vers la fin du dernier siècle le commerce des papiers et cartons reçut en Provence un échec dont il s'est longtemps ressenti.

Une déclaration de 1771 établit un droit d'entrée sur les papiers et cartons qui entraient dans les villes mentionnées dans le tarif y annexé. Marseille est comprise dans le nombre de ces villes. On établit dans son

sein, en force de cette déclaration diamétralement opposée aux lois précédentes, un bureau de perception.

Auparavant et depuis 1748 on levait dans cette ville des droits sur les papiers et cartons, conformément à un édit qui fut révoqué pour Marseille en 1749, de sorte que ces droits ne furent perçus que pendant une année. La guerre contre l'Autriche, et non des vues politiques dans l'intérêt du commerce, avait donné lieu à l'édit de 1748, qui heureusement fut de courte durée comme on vient de le voir; en effet les droits exigés par cet édit sur les papiers et cartons contrariaient d'une manière si funeste cette partie du commerce, que Marseille se ressentit pendant longues années de la perte qu'elle fit alors d'une multitude d'ouvriers et de plusieurs familles industrieuses qui allèrent chercher la fortune là où régnait la liberté. Ainsi l'étranger put s'enrichir des travaux et de l'activité d'une foule d'industriels provençaux que la nais-

sance, l'habitude et les profits attachaient à Marseille.

La déclaration de 1771 fut aussi une source de maux et ne produisit aucun bien. Comment en effet mettre en balance les petits profits du roi avec le préjudice considérable éprouvé par ses sujets? Le roi perçut environ 8,000 fr. par an, tandis que les sujets en perdaient 80,000. Alors la Provence comptait seulement cinquante papeteries; la moitié travaillait peu; l'autre moitié cherchait en vain des ouvriers, et ceux-ci avaient porté leur industrie chez l'étranger. Mais la partie de la déclaration de 1771 qui fit les plus grands maux, c'est l'article 7 qui exemptait des droits les papiers de fabrique nationale destinés à l'étranger et leur accordait dans quelques villes, parmi lesquelles Marseille, un entrepôt de six mois. Ce terme passé, et alors même que le fabricant n'avait pu ni vendre ni faire exporter ses papiers, le régisseur exigeait sans délai l'intégralité des droits. Cette rigoureuse perception ne

pouvait être de l'esprit de la loi, ni de l'esprit du commerce.

Aussi qu'arriva-t-il? A l'approche de l'expiration des six mois, les fabricants qui avaient eu le malheur d'envoyer leurs papiers au bureau d'inspection de Marseille, se hâtaient de vendre à tout prix et à leur grande perte : mais ils ne s'exposaient plus aux mêmes chances, gardant leurs papiers dans leurs fabriques, qui en étaient surchargées, et ne les envoyant que peu à peu à Marseille. Les négociants de cette ville, dans l'impossibilité de faire leurs assortiments dans le bureau d'inspection, prenaient le parti d'acheter leurs papiers chez l'étranger, par exemple à Gênes, à Nice, à Livourne, à Venise, où ils ne trouvaient ni formalités ni impôts pour fabriquer, circuler et sortir, et s'ils rencontraient quelques formalités, elles étaient légères à supporter. Ainsi les étrangers reprirent successivement les avantages que l'industrie nationale leur avait enlevés, et l'état fit des pertes sous un

triple rapport dans son commerce, dans son industrie et dans le personnel de ses ouvriers, qui transportaient ailleurs leur domicile.

La même déclaration laissait au choix des négociants la faculté d'expédier leurs papiers pour l'étranger par acquit à caution; mais le préposé du régisseur ne laissait sortir les papiers du bureau d'inspection qu'avec un congé livrable moyennant finance, soumettant les négociants à rapporter l'acquit déchargé dans les six mois et ne leur permettant qu'une seule destination pour une seule échelle du Levant, le tout à peine du quadruple du droit ; de sorte que s'il y avait avantage à vendre les papiers dans une autre échelle que celle de la destination portée par l'acquit, si des retards de navigation, un naufrage, un échouement, empêchaient de rapporter dans le terme fatal l'acquit déchargé, il fallait ou payer le quadruple du droit, ou avoir des procès avec le régisseur. Faut-il être étonné après cela que le

négociant voulant expédier dans le Levant des papiers français, allât se pourvoir chez les nations voisines où il ne trouvait pas comme en France tant de gênes et d'impositions?

Dans la déclaration de 1771, ainsi que dans le tarif qui y est joint, les colonies de l'Amérique ne sont point comprises au nombre des villes et des lieux où le droit de consommation sur les papiers devait être payé. Les papiers destinés aux îles ne payaient aucun droit après l'édit de 1748. Mais le régisseur percevait ce droit pour les îles françaises, tandis que ce commerce ne saurait être trop favorisé. C'est là que les colonies espagnoles viennent s'approvisionner des papiers qui leur sont nécessaires et qui dans l'intention bien formelle de la loi étaient exempts de tous droits. Ainsi c'était contre le vœu du législateur lui-même et le bien du commerce que le régisseur percevait l'imposition.

Indépendamment des papiers que les ma-

nufactures de la Provence fournissent à Marseille pour le commerce seul du Levant, d'autres papiers, et en grande quantité, arrivent aussi pour l'étranger et qui sont fournis, tant par les papeteries de la Provence que par celles du Dauphiné, du Languedoc et du Vivarais. Arrivés bruts à Marseille, ces papiers reçoivent là les apprêts nécessaires, suivant le goût de l'acheteur, et leur destination. Cette main-d'œuvre sur une quantité qui, encore en 1787 était de 15 à 16,000 rames, peut entretenir beaucoup d'ouvriers à Marseille; elle doit être donnée chez les marchands papetiers, auxquels néanmoins cette faculté était interdite par l'article 8 de la déclaration de 1771, relative à l'article 9 de l'édit de 1748, qui défend aux marchands papetiers d'avoir des papiers chez eux sans avoir acquitté les droits, sous peine de 1,000 fr. d'amende et de confiscation.

Comment les papetiers, commerçants, auraient-ils payé des droits considérables sur des papiers qui recevant une façon indis-

pensable, ne devaient aucun droit, parce qu'ils étaient destinés pour l'étranger? L'édit de 1748 ne soumettait ces papetiers qu'à l'avance du droit, puisque dans l'article 11 il ordonnait la restitution des droits perçus sur les papiers, lorsqu'ils sortaient du royaume : en 1787 le régisseur de Marseille se refusait à cette restitution, sous prétexte que la déclaration de 1771 ne portait pas cette disposition en termes formels et qu'il ne pouvait pas reconnaître des papiers qui ont été lissés, *satinés*, selon l'expression moderne, et rogués par la main-d'œuvre qu'on était obligé de leur donner à Marseille. Cependant à cette époque et antérieurement, la Provence fournissait encore le Levant, l'Espagne et quelques contrées de l'Amérique des papiers qui leur étaient nécessaires pour l'écriture, le pliage, etc. Gênes et Nice s'emparèrent ensuite de cet heureux commerce et ont de leur côté affaibli la vigueur des manufactures provençales. Parmi les causes qui paraissent avoir

occasionné cette révolution si contraire au bien du pays, il faut signaler :

1° La minimité des droits que les papetiers, fabriquants ou commerçants Gênois et Vénitiens payent pour la circulation des papiers ;

2° Le petit nombre, la facilité des formalités et la modicité des droits pour la sortie.

L'idée faussé et ridicule où l'on a été longtemps que le papier de Gênes est collé de manière à ne pas craindre les vers, a donné aux Gênois l'avantage sur les Vénitiens, chez les Espagnols et en Amérique ; mais les Vénitiens ont pris dans le Levant la supériorité sur les Gênois, parce que leur papier étant fort épais, favorise la manière d'écrire des Turcs. On sait qu'ils se servent encore d'une espèce de roseau taillé en forme de plume.

A cet égard qu'on me permette une observation qui se rattache au sujet. Je ne crois pas qu'il existât alors, je ne crois pas même qu'il existe de nos jours, malgré tous les

perfectionnements successifs, un papier de linge à l'abri des vers. La manière de le fabriquer ou de le coller peut sans contredit le garantir de leurs atteintes, un peu plus ou un peu moins; mais tôt ou tard le papier le mieux conditionné en est attaqué. Disons aussi que le papier épais n'est pas celui qui conserve le mieux l'écriture ou qui favorise davantage la manière d'écrire avec un roseau, avec la plume d'oie, ou même avec la plume métallique, d'invention récente. Cette double propriété appartient plus particulièrement au papier souple, fort, blanc, uni, sans tâche, d'un grain délié, sonnant clair, bien collé, ferme et pesant. Les Provençaux en fabriquaient, en fabriquent avec toutes ces utiles qualités que les papiers de Gênes et de Venise n'ont jamais réunies. Quant au papier d'emballage, de fatigue, de pliage, il faut aussi reconnaître que celui de la Provence l'emporte sur celui des Génois et des Vénitiens. Avec tant d'avantages,

il est aisé de deviner la cause qui fit tomber le commerce des papiers de la Provence. Aussi l'on ne pouvait trop admirer en 1786, 1787 et 1788, les particuliers qui firent établir tant de cuves à Sisteron.

La chambre du commerce de Marseille, toujours attentive de temps immémorial, à la recherche des moyens qui peuvent élever le commerce du Levant au plus haut point de prospérité possible, avait sollicité un règlement pour la fabrication des papiers propres à ce commerce. Elle avait considéré que la consommation faite par les états du Grand Seigneur était une branche de commerce très-avantageuse et d'autant plus digne d'attention que Marseille devait avoir à lutter contre les nations qui faisaient ce commerce avant les Provençaux.

Ce règlement consigné dans un arrêt du conseil d'état du roi du 13 juin 1724, portait entr'autres dispositions : *Les papiers propres à l'usage du Levant et qui seront destinés à y être envoyés, ne pourront être*

embarqués que dans le port et la ville de Marseille, à ce destinés pour y être pesés et visités par le préposé, de la part des échevins et députés de la chambre de commerce.

Le magasin de ce préposé était le bureau d'inspection qui, lors de la déclaration de 1771, était l'entrepôt naturel accordé aux manufacturiers par l'article 7, d'autant mieux que les papiers destinés pour le Levant ne pouvaient être embarqués sans y venir aboutir. Cet établissement secondait la vigilance du régisseur, tous les papiers d'exportations se trouvant réunis au même point.

On continuait donc en 1787 et plus tard à porter les papiers à l'entrepôt après avoir rempli préalablement les formalités prescrites par le bureau de la régie. De son côté le négociant acheteur ne retirait jamais du papier de l'entrepôt sans avoir rempli les formalités de la sortie, sans passer sa soumission à la décharge du fabricant et s'être muni de l'acquit à caution qu'on devait rapporter déchargé dans le délai de six

mois. A cette époque, cependant, le régisseur porta le trouble parmi les fabricants, en exigeant d'eux le payement des droits pour les papiers destinés au Levant et qui avaient excédé le terme de l'entrepôt. Les manufactures de la Provence se virent par cette mesure arbitraire menacées d'une ruine certaine.

Il n'en est pas des papiers exportés chez l'étranger comme des papiers consommés dans l'intérieur du royaume. L'impôt appliqué à ceux-ci laisse toujours aux manufacturiers les moyens d'en rejeter la charge sur le consommateur; car les vendeurs et les acheteurs étant soumis à la même loi, n'ont dans le trafic aucun avantage les uns sur les autres; mais les papiers destinés aux échelles du Levant avaient à soutenir la concurrence avec ceux de Venise et de Gênes, qui étaient affranchis de toute charge. Comment ceux de Provence, privés d'un droit de 20 et de 30 p. 0/0 pouvaient-ils être présentés dans les mêmes marchés?

C'est cependant dans ces marchés uniques que nos manufacturiers trouvaient à débiter, alors 4,600 ballots, faisant 90,000 rames de papiers de genres divers, affectés à ce commerce. C'était le produit du travail annuel de 2/3 de nos papeteries; le 1/3 restant suffisait pour la consommation intérieure et pour les colonies. La fabrication entière de la Provence pouvait donc être réduite à ce dernier terme si l'impôt fermait les marchés du Levant. On craignait que les 2/3 de ses manufactures ne fussent pour jamais anéanties.

Eh! ce n'était point là une vaine terreur! Depuis longtemps les maisons françaises établies dans les échelles sollicitaient les négociants de Marseille de retourner vers Gênes et Venise pour l'achat des papiers, afin d'éviter l'embarras de l'acquit à caution. Que serait-il donc arrivé si les papiers de Provence restaient perpétuellement grevés de la surcharge de l'impôt? Il n'est pas à présumer que le négociant acheteur eût voulu jamais la partager; tout le poids serait

resté sur le fabricant chaque fois que le terme fatal des six mois l'aurait surpris avec des papiers invendus dans l'entrepôt. C'était pourtant la perspective où l'on était alors, perspective d'autant plus accablante qu'il ne se présentait aucun moyen de s'y dérober. En effet les ventes des marchandises qui font l'objet du commerce maritime ne sont pas journalières comme celles des denrées aux marchés; nécessairement il faut attendre que le temps amène les premières, ce qui ne peut être déterminé par la volonté du vendeur; mille événemens divers les retardent; toutes les agitations, quelles qu'en soient les causes et la nature, qui surgissent dans les contrées où se fait la consommation des papiers, les tiennent sous leur influence; la peste en quelque sorte périodique, les guerres entre les puissances orientales arrêtent la marche de leur commerce intérieur, et le contre-coup se communique à nos exportations.

A ces causes connues d'autres peuvent se

joindre, dont le fil plus difficile à suivre opère néanmoins le même effet, et pendant des années entières laisse les affaires dans un état de désespérante langueur.

C'est ainsi que la paix conclue à l'époque dont nous parlons, paix qui dans l'ordre naturel des choses devait tout ranimer, jeta le commerce dans un engourdissement qui dura quatre mortelles années. Faute de débit, les papiers dont le commerce nous occupe, s'accumulèrent dans les magasins de l'entrepôt. Vainement le manufacturier attendit le terme désiré qui devait rétablir ses ventes, il ne trouva successivement que celui des échéances de l'impôt, position d'autant plus déplorable qu'il était évident même par la déclaration de 1771 que l'intention de sa majesté avait été de favoriser la sortie à l'étranger. La clause de l'article 7 qui resserre dans un temps limité l'exemption du droit, ne peut être envisagée que comme une inadvertance de détail. Cette faute si grave par ses conséquences, ne serait point échappée

à la sagesse du gouvernement, si dans des prescriptions légales établies sous un rapport général, il avait put arrêter ses regards sur une exception particulière que sollicitait la prospérité du commerce des papiers dans les échelles du Levant.

Quelques ministres comprirent si bien que la conservation de cette branche de commerce marseillais, ou plutôt provençal, tenait essentiellement à une exemption entière, qu'ils crurent devoir accorder pour cela toutes leurs faveurs; mais ces mêmes faveurs n'étant pas sanctionnées par une mesure légale, furent purement transitoires. Bientôt les fabricants perdirent ce débouché; ce qui ruina le plus grand nombre de manufactures, catastrophe partielle sans doute, mais toujours déplorable par ses effets généraux, et qui dura tant que les gouvernants supérieurs ne songèrent pas à élever une barrière immuable pour mettre ces manufactures à l'abri des recherches du régisseur, en leur rendant l'exemption que la volonté

royale leur avait déjà accordée, indépendante des événements.

Dans tous les bureaux des fermes on se contentait pour les marchandises les plus précieuses sujettes à l'acquit à caution, de la soumission par laquelle le propriétaire s'engageait d'en rapporter la descente à l'étranger; il n'en était pas de même pour les papiers. Il était rationnel qu'après une vente l'acheteur se présentât au bureau de la régie pour se reconnaître propriétaire des papiers vendus, en acquitter les droits s'il les destinait pour l'intérieur, ou passer sa soumission s'il voulait les faire exporter. Il était dès-lors rationnel aussi que le vendeur ne fût plus tenu de rien à l'égard d'une marchandise sur laquelle il n'avait plus rien à prétendre. Tout le contraire arriva par l'effet du système aussi ridicule que révoltant imaginé par le régisseur; il prétendait avoir toujours action sur le vendeur, jusqu'à ce que la descente à l'étranger lui eût été constatée par le retour de l'acquit à caution, de sorte que

si dans une année le négociant faisait trente ventes dont chacune aurait eu une destination particulière, il fallait que du fond de sa manufacture il suivît de l'œil dans les quatre parties du monde tous les papiers qui ne lui appartenaient plus, et qu'il restât garant de l'usage qu'en pouvaient faire les acheteurs. On conviendra que ce système n'était point rationnel et que nous avons eu raison de l'appeler absurde et révoltant.

Une autre singularité non moins intolérable, c'est l'admission de ce système par l'administration, influée par un régisseur qui soumettait le fabricant à la garantie de l'impôt comme premier obligé, quoique la déclaration royale ne distinguât ni premier ni second obligé, et que dans les bureaux on fît peser la responsabilité seulement sur le signataire de la soumission. Lors donc que les acheteurs négligeaient de rapporter les acquits à caution, des contraintes étaient lancées contre les manufacturiers ou leurs commissionnaires, vexation insupportable

qui contrariait ceux-ci au point que bientôt personne ne voulut se charger de la vente des papiers et cartons.

Tels furent les funestes effets de l'impôt de 1771. La décadenee des manufactures provençales était infaillible, et cette décadence fut encore accélérée par la pénurie d'ouvriers.

A cet égard il faut examiner qu'alors et même aujourd'hui les ouvriers papetiers forment dans la société une caste à part, comme les Gaures et les Banians [1]; cela est si vrai que depuis l'établissement des papetiers en Provence, les mêmes familles se sont perpétuées dans cette profession. Toutefois à l'époque dont nous parlons, le temps qui dévore tout, hommes et choses, avait enlevé quelques

1 Je dois rappeler, quoique ce souvenir n'ait rien de commercial, que les *Gaures* sont les sectateurs de Zoroastre, ignicoles ou adorateurs du feu; on les désigne aussi sous le nom de Guèbres.

Les *Banians* ou *Banjans* forment une secte d'idolâtres répandus dans l'Inde, mais principalement dans le Mogol et le royaume de Cambaye. Leur dogme principal est la métempsychose.

unes de ces familles ; d'un autre côté découragés par les vexations incessantes de la régie, de nombreux ouvriers papetiers avaient déserté les fabriques. Le vide était immense, malgré les priviléges que le gouvernement accordait à ces ouvriers, comme l'exemption de la milice et de garde-côtes. Dès-lors il devint difficile de remonter les papeteries. A peine pouvait-on y attirer quelques sujets isolés, pris en bas âge dans les hôpitaux. Un arrêt du conseil obligeait bien les maîtres papetiers de faire annuellement un ou plusieurs apprentis, mais cet arrêt était tombé en désuétude; la raison en est simple. Les propriétaires-manufacturiers envisageant la fabrication sous son vrai point de vue, s'occupèrent plutôt d'en sortir que de la soutenir par des moyens insuffisants, eu égard à l'impôt qui la grevait et aux tracasseries dont elle était l'objet. Si quelqu'un objectait ici que contrairement à mes observations, le nombre des papeteries s'augmenta depuis l'établissement de l'impôt, je conviendrais de la

vérité de l'objection ; mais j'affirmerais sans craindre un démenti que ces nouvelles fabriques furent construites par l'avidité de gens peu expérimentés dans la partie. Si les usines qui furent fondées à Sisteron en 1787 et 1788 n'eussent appelé des ouvriers étrangers habiles à la fabrication des belles qualités de papiers et se fussent bornés aux espèces destinées au Levant, le capital des propriétaires eût été dissipé en peu de temps. D'ailleurs ces papeteries ne se mirent en train de travail qu'en démontant un nombre égal d'anciennes fabriques. Conséquemment l'augmentation des usines fut en quelque sorte fictive, puisqu'il est statistiquement prouvé que le produit de la fabrication diminua, à cause surtout de l'empressement que mirent les manufacturiers à s'enlever les uns aux autres les ouvriers, ce qui rendit ceux-ci suffisants, mal-habiles, incorrigibles. Le manque des bons ouvriers fut donc forcément effectif; aussi l'on voyait dix ou douze fabriques provençales alternativement dans l'inaction; les autres travaillaient peu.

Mes recherches statistiques sur la Provence m'apprennent que sous l'empire de l'impôt que je combats, tel fabricant avait en magasin le produit entier du travail d'une année; tous ses papiers étaient emballés et prêts à être mis en vente; mais cette vente ne pouvait s'effectuer qu'à Marseille; le fabricant n'osait point hasarder ses envois; car d'un côté l'article était sans demande; de l'autre il était à craindre que si ce calme continuait, le délai rigoureux des six mois ne trouvât la marchandise à l'entrepôt.

Toutes ces entraves sans profit réel pour la régie éloignaient les objets d'un beau commerce du seul marché où le manufacturier pût trouver le débit; de sorte que plus d'une fois il arrivait que la demande venant à se rétablir le fabricant manquait l'occasion de vendre sa marchandise s'il ne trouvait pas des moyens assez prompts pour la faire transporter à Marseille. On sait que le négociant ne fait ses achats qu'au moment de

l'expédition. Les navires partis la demande cesse.

Avant 1750 Marseille avait dans son sein 200 ouvriers employés à la fabrication des papiers; vers l'an 1770 ces ouvriers furent réduits au nombre de 16. L'impôt enleva le 20 p. 0/0 de la marchandise ; les formalités enlevaient la liberté aux fabricants. Cette partie était donc menacée d'une ruine complète et cette ruine arriva par la déclaration de 1771 qui comprit Marseille dans l'état des villes et lieux où les droits devaient être perçus. *Une ville de commerce*, disaient les fermiers généraux, *ne doit pas être une ville de fabrication*, axiome absurde qui tendrait à étouffer le commerce auquel la fabrication donne lieu.

En terminant cet article, disons que s'il est un genre d'industrie et de commerce qui doive être encouragé et rester libre c'est celui des papiers. Considérés pour Marseille seule, l'édit de 1669 et la déclaration de 1703 réclament encore et toujours une en-

tière liberté dans son sein; considérés pour l'intérêt général, leur fabrication tient aux plus grands objets de nos mœurs actuelles, à l'écriture, à la presse quotidienne et périodique, aux ouvrages historiques, scientifiques, au dessin, à la gravure, à la musique. Le sort des talents dans tous les genres, des arts, des sciences, des lettres, dépend du plus ou moins de liberté accordée à la fabrication des papiers.

Voilà tout ce que l'on peut dire, je crois, sur cette partie. Nous avons fait reparaître plusieurs fois les mêmes moyens afin d'avoir occasion de signaler les mêmes inconvénients, parce que nous avons pensé qu'on ne pouvait répéter trop souvent les objets d'une aussi grande importance.

Les lecteurs peu réfléchis trouveront peut-être ces détails trop longs, mais cet ouvrage n'est pas fait pour eux, il n'est point de leur compétence; il s'adresse plus spécialement aux légistes, aux publicistes, aux économistes, mais surtout aux négociants de Mar-

seille. Tous ceux-là dans l'intérêt du plus grand nombre aiment à remonter à l'origine des choses, à étudier le passé et ses vices, à côté desquels on trouve toujours le germe de prospérités nouvelles et les éléments d'un progrès favorable; ceux-là nous auront compris, et leur approbation sera notre récompense. Dans cet espoir passons à d'autres objets non moins dignes de fixer leur attention et d'éveiller leur sollicitude.

CARTES ET TAROTS.[1]

Le commerce des cartes et tarots se lie essentiellement à celui des papiers et cartons.

1 On appelle *tarots* plusieurs espèces de cartes à jouer dont on se sert en Espagne, en Allemagne et dans d'autres états de l'Europe. Ces cartes sont marquées différemment de celles dont on se sert en France. On appelle cartes *tarotées* celles qui sont marquées et imprimées sur le dos de grisaille et en compartiments.

On comprend que nous n'avons pas à nous occuper ici de l'impôt des cartes sous un rapport de moralité et d'économie sociale. Il est certain que considéré sous ce point de vue, cet impôt est le moins onéreux de tous; il serait même à désirer toujours sous ce point de vue qu'on pût arriver par l'impôt à détruire les cartes, moyen aussi aisé que funeste qui ruine tant de fortunes et fait tant de dupes et de fripons; car selon le mot si vrai de Madame de Sevigné parlant du jeu : *on commence par être dupe, on finit par être fripon....* nous n'avons ici à considérer les cartes et tarots que sous un point de vue d'industrie et de commerce; et sous ce double rapport le bien général nous impose le devoir de parler en faveur de cette cause malheureuse de la ruine des particuliers.

Le premier impôt connu sur les cartes fut établi par Henri III en 1583. Supprimé quelque temps après, il fut rétabli en 1605 par Henri IV. De nouveau supprimé il fut

rétabli encore et même augmenté par les rois de France successeurs de Henri IV.

Cet impôt était anciennement d'un denier par chaque carte ou tarot que l'on fabriquait à Marseille. Comme tous les autres il était contraire à la franchise du port. On pourrait donc au besoin l'attaquer par les mêmes moyens que les autres. Toute fois et le cas échéant, la chambre de commerce qui a tant d'autres objets plus dignes par leur importance de fixer les regards, ne croira pas d'une saine politique de faire de l'impôt sur les cartes un objet de remontrances auprès des législateurs; car disons-le franchement, s'il est possible qu'un impôt sur l'industrie mérite faveur, celui des cartes mérite cette faveur eu égard à l'ancienneté de son origine, à l'objet qu'il frappe et à l'emploi qu'on fit et qu'on pourrait faire des revenus qui procèdent de cet impôt.

Ces revenus formèrent les premiers capitaux affectés au soutien de l'école royale militaire, noble destination qui fit porter l'im-

pôt, d'abord de huit deniers par jeu de carte, à un denier par chaque carte; la première augmentation eut lieu en 1745, la seconde en 1751. La perception de ce droit ne fut point mise en ferme; elle fut régie pour le compte du Roi sous l'administration du secrétaire d'état au département de la guerre. Si l'on ne peut disconvenir que ce droit frappait un sujet de ruine et d'amusement, n'était-il pas convenable de faire payer celui-ci, et sage de remédier à celle-là ?

L'impôt sur les cartes comme on le voit différait particulièrement des autres; il existait avant l'édit de 1669 : toutes les villes n'étaient pas autorisées à fabriquer des cartes. Marseille ne reçut cette permission que vers l'an 1631 ; le gouvernement pouvait, peut encore la lui retirer ; ainsi supporter les entraves relatives à cette partie en sera toujours plus prudent, puisque Marseille retire de la fabrication un profit quelconque; dans tous les cas, la chambre du commerce a trop de sagesse pour s'attacher suivant les

circonstances qu'elle doit pourtant chercher à faire naître, à demander la franchise entière du droit sur les cartes et tarots destinés aux pays étrangers ; elle doit bien se garder surtout de jamais confondre ce droit avec les grands objets qui gênent son commerce.

CUIRS ET PEAUX.

De temps immémorial la Provence jouissait de l'avantage de fournir le midi de l'Europe, la Grèce et l'Afrique des peaux et cuirs tannés ou apprêtés chez elle. Ses tanneries et mégisseries étaient renommées. On ne parle plus ou presque plus de celles-ci ; celles-là ont joui de leur réputation jusque vers l'an 1760 alors surtout que les ouvriers ne con-

naissaient pas ce proverbe : *à la tannerie tous les bœufs sont vaches ; à la boucherie toutes vaches sont bœufs.* La fabrication des cuirs était si importante qu'elle fut appréciée lors de l'affouagement général de 1471.

En 1759 le Roi établit un impôt unique sur les cuirs et peaux, avec cette condition formellement exprimée dans l'article IX de son édit, que les droits perçus seraient restitués en entier pour tous les cuirs et peaux tannés et apprêtés dont l'exportation serait justifiée. Cette clause encourageait encore les tanneries et mégisseries de la Provence sans les priver de l'utile concurrence de l'étranger. Toutefois l'édit en lui même dérangeait l'économie universelle du pays sur la fabrication, le prix et les profits qui y étaient attachés.

En 1772 la restitution dont il vient de s'agir fut limitée aux deux tiers ; mais les lettres patentes publiées à ce sujet, n'établissant aucune distinction entre le droit principal et les droits additionnels, le régis-

seur ne les appliqua qu'au droit principal et retint les sols pour livre; par exemple il restituait six livres treize sols quatre deniers par quintal, au lieu de dix francs.

Dès ce moment l'on sentit combien l'édit de 1759 était à charge. L'étranger commença de refuser nos cuirs et nos peaux parce que les fabricants commencèrent de vouloir les lui vendre plus chers, afin de suppléer à la perte du tiers retenu. Bornés au seul débouché national, ces fabricants furent obligés de diminuer le prix ou de fabriquer en moindre quantité; quelques-uns se retirèrent chez l'étranger. L'Italie, l'Espagne, le Levant virent naître dans leur sein une industrie nouvelle qu'ils durent à des Provençaux.

Plus tard, avant la révolution française, l'impôt sur les cuirs était porté au taux excessif de 15 fr. le 100 pesant, c'est-à-dire au point où il égalait le cinquième de la valeur de la marchandise sur les cuirs forts, et le sixième sur les vaches lissées. Il est facile de comprendre que la consommation augmente

ou se soutient, lorsque le prix de ce qui en est l'objet est modéré; elle diminue et finit par s'éteindre, lorsque ce prix est excessif et qu'il n'y a plus de rapport entre la marchandise et l'impôt. La conséquence de cette observation en ce qui concerne le commerce des cuirs et peaux, fut justifiée par le fait. Ce commerce était détruit en 1790; je dis détruit, ne pouvant me décider d'appeler subsistant un commerce qui n'était alors soutenu que par cinq ou six fabriques, tandis qu'avant l'édit de 1759 il en existait trente. Vainement on recherchait les tanneries d'Aix, de Brignoles, de Grasse, de Cotignac, de Barjols, de Draguignan, etc.; ces tanneries étaient abandonnées aux mains de quelques ouvriers isolés, exténués, qui cherchaient avec anxiété l'occasion de fuir le séjour où l'on épiait, où l'on desséchait leur industrie.

Le coup porté à ce commerce donna lieu dans nos villes à un de ces désordres funestes que nos économistes modernes, nos gouvernants ont plus d'une fois beaucoup de

peine à faire cesser; car les mêmes causes produisent les mêmes effets; c'est malheureusement ce à quoi on ne fait pas toujours assez d'attention. Quoi qu'il en soit, au temps dont je parlais, les ouvriers seuls habiles à mettre en œuvre les cuirs et peaux, en d'autres termes les ouvriers tanneurs spéculèrent sur le besoin qu'on avait d'eux, et augmentèrent démésurément le prix de leurs ouvrages ou de leurs journées, sous prétexte que le fabricant augmentait la matière ou la tâche du travail journalier pour ceux qui ne travaillaient pas à leurs pièces; ils prétendaient encore, eux aussi, que les droits étaient forts, mais que ce n'était point à eux à en souffrir; ils avaient peut-être raison quant au droit, mais les moyens employés étaient vexatoires; ils furent tels en 1656 que l'administration provinciale fut obligée de porter ses plaintes au pied du trône.

Les îles françaises de l'Amérique se ressentirent également de cet état de choses. L'augmentation du prix des cuirs et peaux

y ouvrit la porte à la contrebande qui ne contribua pas peu, comme l'impôt en France, à la destruction de cette branche de commerce et à la mauvaise qualité de la fabrication, au moyen de laquelle le fabricant ruiné ou fripon voulait se mettre à l'abri de la surcharge des droits.

Dans les commencements, Marseille profita du bon vouloir de plusieurs fabricants de l'intérieur du pays qui s'étaient retirés dans son sein pour y trouver le calme que l'industrie et le commerce inquiétés dans un lieu, vont chercher dans un autre. Ces fabricants attendaient tout de la franchise du port; mais l'impôt se glissant à travers cette franchise comme le serpent sous l'herbe, alla les atteindre encore dans le sein de Marseille même.

Cette ville avait été comprise dans l'édit de 1759. Ainsi là comme dans le reste de la province, l'exercice des commis du régisseur fut si incommode, si vexatoire que la plupart des manufacturiers, tanneurs, mé-

gissiers et corroyeurs attirés par l'édit de port franc disparurent. Pour en retenir quelques-uns, ceux qui devaient léguer leur industrie à leurs descendants, la ville fut obligée d'abonner avec le régisseur. La forme cessa d'être un fardeau insupportable, mais le fonds resta contre le commerce.

Quant à l'impôt considéré par rapport à Marseille en particulier, il faut dire que l'établissement d'un bureau à ce sujet fut littéralement contraire à l'arrêt de 1703; cet arrêt déclarait qu'il n'y aurait dans cette ville que les bureaux *du poids et casse*, *du tabac*, *du domaine d'Occident*, *des chairs et poissons salés*, d'où il faut inférer incontestablement que tout le reste devait être libre dans la ville, sauf de payer à la frontière.

Ajoutons que l'enregistrement de l'édit de 1759 par les tribunaux souverains de la Provence eut lieu sans préjudice des franchises et priviléges du port, de la ville et du territoire de Marseille, sans qu'on pût appli-

quer le dispositif de l'article 13 de cet édit aux peaux en vert qui passaient à Marseille pour alimenter les fabriques de cette ville. Le ministre des finances lui même par la lettre qu'il écrivit le 27 juin 1760 à la cour des aides marquait positivement que l'intention de S. M. n'était point de porter atteinte aux priviléges, franchises et exemptions accordés en faveur du commerce à la ville, au Port et au territoire de Marseille; que si les habitants de cette ville craignaient de souffrir quelque dérangement par l'exercice des commis, il pourrait autoriser les régisseurs à prendre avec eux (les habitants de Marseille) les arrangements adoptés par la ville de Dunkerque, en fixant une somme pour la consommation intérieure.

POUDRE ET AMIDON.

Nos ayeux Provençaux ou Français regardaient non sans raison la beauté de la nature comme la première beauté, c'est dire qu'ils ne connaissaient point la poudre à poudrer dont l'usage ne fut introduit en France que vers les commencement du XVIe siècle; faite alors avec des glands ou des marrons sauvages, cette poudre n'avait pas tout-à fait la blancheur de la nôtre, mais elle avait sur celle-ci l'avantage inestimable de laisser au pauvre le blé que le luxe arrachait naguères à ses besoins; je dis *naguères*, car depuis l'invention de la coiffure à la Titus qui a fait place chez quelques-uns aux coif-

fures du moyen-âge, la mode a proscrit des toilettes l'usage de la poudre à poudrer; sous ce rapport la mode est un bienfait; mais cette mode n'est pas universelle; la poudre à poudrer est encore employée à d'autres usages; d'ailleurs la mode de la poudre peut encore revenir, car il est de son essence de varier sans cesse et de rétrograder lorsque l'esprit inventif des modistes fait défaut. Il n'est donc pas sans intérêt d'examiner ce qui se rattachait à la poudre à poudrer.

Un journal sous la date de 1593 nous apprend que l'Etoile fut le premier écrivain français qui ait porté de la poudre; c'est lui qui nous assure que vers l'an 1593 on vit à Paris des religieuses se promener poudrées et frisées.

Depuis cette époque jusqu'à la révolution opérée par la *Titus* pour les hommes, et la *Ninon* pour les femmes, l'usage de la poudre fut en grande vigueur en France qui la communiqua à tous les peuples de l'Europe. La poudre devint donc un objet important

de commerce, parce que le luxe et la coquetterie en firent l'un de leurs principaux attributs.

Depuis 1771 on vit le prix de la poudre monter insensiblement de 4 sols la livre à 8 sols; l'impôt sur l'amidon donna lieu à cette augmentation. L'édit publié en 1771 imposa un droit de deux sols par livre sur l'amidon fabriqué dans le royaume; l'amidon étranger entrant en France fut soumis au droit de quatre sols par livre..... Je ne veux et ne dois m'occuper ici que de l'atteinte portée aux priviléges de Marseille; car en mon particulier je voudrais pour l'intérêt du pauvre que le luxe ne pût jamais exercer son empire sur les objets les plus nécessaires aux besoins de l'homme.

L'édit de 1771 reçut son exécution dans Marseille même qui ne devait pas y être soumise. Un mot prouvera cette assertion.

L'édit dont il s'agit en ce moment ne parlait que de l'amidon fabriqué dans le royaume; or dans le langage de la politique du com-

merce, Marseille était réputée ville étrangère, pure fiction qui ouvrait la porte à toutes les prospérités possibles. Eh! qu'importait cette fiction commerciale à la gloire de Marseille, puisque sous tous les autres rapports essentiels, la religion, la justice, le gouvernement, Marseille restait française, éminemment française? La renaissance de cette fiction serait le plus grand bienfait des gouvernants; le port de Marseille deviendrait sans figure le pactole français, européen, où toutes les nations, les Français surtout et les Provençaux viendraient prendre leur part des richesses immenses qui rouleraient incessamment dans son sein. Oui, Marseillais, votre port serait pour la France entière ce que le cœur est pour la constitution animale de l'homme, le centre d'où partiraient toutes les veines du bien-être social. Lorsqu'on songe que pour arriver à ce brillant apogée, il suffit d'une fiction qui était jadis votre droit, le droit qui vous avait été octroyé, passez moi ce mot, car il n'a pas toute la si-

gnification anti-libérale que vous pourriez croire [1]) par le plus grand monarque dont se glorifie la France, droit du reste qui remontait à la plus haute antiquité [2]; lorsqu'on songe à tous les avantages que le gouvernement lui-même en retirerait sous le rapport de sa politique, à toutes les antipathies qu'il

1 On a longtemps, par des motifs dont l'examen n'est pas du ressort de cette histoire, ergoté sur le mot *octroi* qui se trouve à côté de celui de *concession* dans la charte de Louis XVIII refaite en 1830 par les chambres françaises. Une chose étrange c'est que le mot *concession* qui renferme une idée d'absolutisme ne fut l'objet d'aucune polémique; mais celui d'*octroi* confondu par une susceptibilité singulière avec l'octroi de bienfaisance, renfermait, disait-on, l'idée d'un bienfait au lieu de constater un droit naturel. Il y avait erreur, ignorance ou esprit de parti dans cette polémique naguère si irritante. En effet le mot *octroi* auquel le roi philosophe ne dut attacher d'autre importance que celle qui résulte d'un terme immémorial de chancellerie, ne signifie pas autre chose que sanction; il vient de l'ancien français *octriser*, formé du vieux latin *auctorisare* et signifie *approuver*, *confirmer, sanctionner*. Ainsi l'octroi d'une législation quelconque n'était que la sanction des vœux du peuple par la monarchie.

2 Agathias historien grec, Lumina historien de Lyon et plusieurs autres auteurs nous apprennent que dans les 6e, 7e et 8e siècles le commerce de Marseille jouissait d'une entière liberté. *Essai sur le commerce de Marseille* par M. Jules Julliany.

étoufferait, à tous les dévouements qu'il exciterait, on s'étonne que vos représentants à la chambre française n'aient pas reçu de vous le mandat spécial de réclamer la résurrection de ce droit; on s'étonne que les ministres du roi des Français n'en aient point encore fait l'objet d'une poposition légale!!!

Mais revenons à la spécialité qui nous occupait. Marseille disions-nous était réputée commercialement *ville étrangère*, c'est-à-dire que ce qui venait par exemple d'Aix à Marseille était censé aller à l'étranger, tandis que ce qui allait de Marseille à Aix entrait en France. Dès-lors l'impôt sur l'amidon fabriqué dans les villes du Royaume ne pouvait regarder Marseille, qui considérée comme commerçante, n'était point ville du Royaume. Un impôt sur un objet de commerce, d'industrie et de fabrication ne pouvait pas plus être levé chez elle que dans une ville d'Italie ou d'Espagne.

Deux dispositions différentes se trouvaient dans l'article 1er de l'édit de 1771. Par la

première deux sols par livre étaient imposés sur l'amidon fabriqué dans le Royaume ; par la deuxième quatre sols par livre étaient imposés sur l'amidon étranger entrant dans le Royaume. Si par une fausse interprétation, les amidons étrangers qui venaient dans Marseille, et n'entrant pas par conséquent dans le Royaume, étaient soumis à un droit, le résultat de cette interprétation était infiniment funeste aux fabriques marseillaises, puisque les amidons sortis de leurs usines auraient payé un droit à Marseille de deux sols par livre, tandis que les amidons étrangers n'en payaient point, inconséquence qui ne pouvait se présumer dans la loi.

Il est donc naturel de conclure que le sens de l'édit de 1771 était que les amidons fabriqués à Marseille, entrant dans le royaume par le bureau de Septèmes ou autres bureaux d'entrée, payeraient un droit de deux sols par livre ; que les amidons étrangers entrant en France par les mêmes bureaux, payeraient le double de ce droit ; mais que

les amidons fabriqués et restant à Marseille, ainsi que les amidons étrangers venant dans cette ville ne seraient soumis à aucun droit, à aucune imposition.

Maintenant que nous avons examiné cet objet de commerce sous un rapport légal, examen dont l'utilité éventuelle sera tôt ou tard comprise et qui sous le rapport historique nous a paru digne de notre attention, jetons un coup-d'œil sur ce qui se passait à cet égard.

Dans une ville de commerce où l'industrie donne la vie à tout, le temps est plus précieux qu'ailleurs. Cette vérité s'applique plus spécialement à Marseille à cause de sa vaste étendue. Là tout ce dont on a besoin et qu'on ne peut se procurer que par soi-même se trouve dans des magasins très-éloignés les uns des autres. Le temps y est plus court que dans la grande majorité des villes commerçantes du Royaume. Quel travail, quels profits pouvaient faire les fabricants, les amidoniers surtout, obligés qu'ils étaient trois fois par

jour d'aller fairedes déclarations au bureau de la régie, qui d'après mes documents était éloigné d'un quart de lieue et plus du centre dela fabrication? Fallait-il tremper le blé, première nécessité de déclaration, et notez que cette déclaration ne pouvait être faite que par l'amidonier lui-même; fallait-il après cette allée et venue ôter le blanc, deuxième nécessité de déclaration; enfin l'amidon était-il sur les claies, troisième nécessité de déclaration. Ainsi le jour se passait de l'amidonnerie à la régie. Le soir arrivait et les fabricants n'avaient rien fait pour le pays et pour leur propre famille. Sully disait : *surcroît d'impôt, diminution de ferme*; nous pourrions dire avec autant de vérité : *surcroît de formalités, diminution de courage, affaiblissement d'industrie, anéantissement de profit.*

L'édit de 1771 accordait à l'amidon étranger sur le Marseillais une préférence indue. Le premier payait ainsi qu'on l'a vu plus haut un droit de quatre sols, lorsqu'il entrait

dans le royaume par le bureau de Septèmes ou autres à l'extrémité du territoire de Marseille; mais venant dans cette ville pour y être consommé, il ne payait rien, tandis que celui qui était fait dans les amidonneries de Marseille, payait deux sols par livre à cause de sa fabrication. Cette inégalité favorisait l'étranger au préjudice du national.

Avant l'édit de 1771 les amidonneries étaient nombreuses à Marseille; c'était là seulement que l'étranger venait se pourvoir; mais après 1771 ces fabriques diminuèrent sensiblement. Instruit du peu de ressources qu'elles offraient, repoussé par la cherté de la marchandise, l'étranger allait ailleurs.

Ainsi cet édit de 1771 détruisit tout à la fois les priviléges du port franc, et la fabrication intérieure de Marseille, que celui de 1669 avait voulu favoriser.

Les conséquences à déduire de cet examen logique dans des éventualités dont tous les voeux réclament la réalisation, doivent frapper les économistes, les négociants haut

placés dans l'estime de leurs concitoyens, et dont l'influence politique et administrative est d'un si grand poids dans la balance des destinées de Marseille.

Passons à un autre examen.

MARQUE D'OR ET D'ARGENT.

La marque sur l'or et l'argent est un droit domanial très-ancien. Il fut connu en provence du temps des prétentions des Empereurs ; les Comtes souverains l'exercèrent seulement par les mains des administrateurs des villes ; il était alors abonné, affermé, ou régi suivant les circonstances ; un temps vint où on l'abandonna ; plus tard il fut repris

pour être exercé par les fermiers du Roi, ou par des Régisseurs en son nom.

Depuis par décret du 31 Mars 1791 sanctionné le 3 mai suivant, l'assemblée constituante maintint généralement en France, provisoirement le droit de marque et contrôle; ensuite le 19 Brumaire an 6, il intervint une loi qui, substituant au droit de marque et contrôle, un droit de garantie a réorganisé le mode de surveillance du titre des matières d'or et d'argent. Mais ce n'est point sous le rapport de la législation moderne que nous avons à traiter cet article. Le commerce de Marseille doit chercher les éléments de sa prospérité particulière dans les temps anciens; l'étude du passé en ce qui est relatif à ses franchises est donc ce qui doit nous occuper le plus spécialement dans un ouvrage historique destiné au commerce.

En déclarant le port de Marseille franc et libre pour toutes sortes de marchandises; l'édit de 1669 supprimait tous droits domaniaux, et l'arrêt du conseil de 1703 avait

transporté aux extrémités du territoire les bureaux des fermes, à l'exception des quatre que nous avons désignés plus haut. Ce qui n'est pas compris dans l'exception doit être nécessairement compris dans la règle. Ainsi le bureau de marque sur les matières d'or et d'argent n'étant pas de ceux dont parle l'arrêt de 1703, il faut inévitablement admettre que ce bureau ne pouvait pas plus être établi que ceux dont l'arrêt ne parle pas.

Bayonne, Dunkerque avaient des ports francs où le droit de marque était inconnu à cause de leurs priviléges. Marseille avait sans contredit des titres plus anciens et plus solennels que ces villes ; elle était donc autorisée à prétendre à la même franchise. Voudrait-on que ses titres fussent alors déjà sans force insignifiants et qu'elle ne pût appuyer ses prétentions que sur un texte de loi ? dans cette hypothèse dont nous ne discuterons pas l'arbitraire, mettons un instant de côté les lois de 1669, de 1693 et de 1703. Ou-

vrons la déclaration de 1749 et lisons l'article 23.

« Toutes personnes, dit cet article, de
» quelle que qualité et condition qu'elles
» soient, qui feront entrer dans *notre royau-*
» *me*, des ouvrages d'or et d'argent fabriqués
» *dans les pays étrangers* ou *dans les provin-*
» *ces réputées étrangères à la ferme*, seront
» tenues d'en faire leur déclaration à leur
» arrivée *au premier bureau des fermes éta-*
» *bli à l'entrée du Royaume*, et de faire leur
» soumission, de les *faire payer* et d'en payer
» les droits à leur arrivée *au bureau du lieu*
» où ils entendent faire porter lesdits ou-
» vrages, ou au bureau le plus proche du
» lieu de l'entrée, et ce, à peine de confisca-
» tion desdits ouvrages, ou de la valeur
« d'iceux et de 300 f. d'amende. »

Les articles 24, 25 et 26 sont relatifs à l'exécution de l'article 23.

Sans contredit Marseille, à cause de ses franchises, nous l'avons déja dit, était ville étrangère par rapport à la ferme ; les ouvra-

ges d'or et d'argent qui s'y fabriquaient venant à entrer dans le royaume *par le bureau de Septèmes*, qui était le premier bureau d'entrée, il fallait aux termes de la déclaration de 1749 que le porteur fît sa soumission de faire marquer ces ouvrages au bureau de la marque le plus voisin et qu'il en acquittât les droits.

Or comme il est certain que le roi n'avait pas entendu assujétir les ouvrages d'or et d'argent à payer deux fois le droit de marque dans son royaume, il faut décider que les ouvrages fabriqués à Marseille n'y devaient point de droit de marque, puisqu'ils étaient soumis à les payer en entrant dans le Royaume. Convenons aussi que ces ouvrages Marseillais ne devaient pas être dans une position plus désavantageuse que ceux de l'étranger, ceux-ci ne devant pas ce droit de marque, même en entrant à Marseille, et n'y étant soumis que lors de leur entrée dans le Royaume, au bureau de la marque le plus voisin du premier bureau d'entrée.

L'exaction des droits de marque faisait éprouver aux orfèvreries de Marseille un préjudice qui tournait directement au profit des fabrications étrangères. Ce nouveau motif était puissant pour solliciter et obtenir la suppression de ces droits.

On ne cesse de répéter que le port de Marseille est fréquenté par toutes les nations du monde. Cette vérité, noble privilége d'un juste orgueil chez les Marseillais, tient toujours à des vues d'économie sociale. Par exemple pour ce qui regarde les orfèvres, ces artistes devaient alors, doivent encore fabriquer non seulement pour l'usage de leurs concitoyens, mais encore pour l'usage respectif de toutes les nations qui envoient leurs commerçants dans le port de Marseille. D'un autre coté, pour faire payer aux étrangers un tribut à l'industrie française, il faut que nos artistes puissent laisser leurs ouvrages au même prix que les orfèvres étrangers. Comment le pouvait-on alors? la perception des droits de marque s'élevait à 8 p. 0/0

un système diamétralement opposé favorisait les ouvriers étrangers, tels que ceux de Genève qui n'ayant aucnn droit de marque à leur charge, apportaient à Marseille les ouvrages de leur fabrication pour lesquels ils ne payaient aucun droit à cause de la franchise du port, et ils fournissaient de préférence aux orfèvres de Marseille, tous les ouvrages que ceux-ci auraient pu vendre aux nations étrangères : disons donc encore que la perception des droits de marque à Marseille était entièrement à l'avantage de l'industrie étrangère, au préjudice de l'industrie nationale.

Le fermier ne pouvait se prévaloir de l'acquiescement donné par les orfèvres à l'exercice de son droit, à l'abonnement fait avec lui pour exercer plus librement et plus commodément dans l'impossibilité de lutter avantageusement contre une partie si puissante, les orfèvres ne songèrent pas à établir cette lutte ; mais il ne pouvaient par leur silence nuire aux droits du public, tiers respectable qui devait être entendu contre le-

quel les conventions des particuliers ne peuvent s'élever, et qui peut regarder comme non avenu tout ce qui n'a pas été sanctionné par l'impression de son caractère.

Quelle qu'ait été la conduite des orfèvres d'alors à Marseille, l'administration et le commerce, tiers non ouis dans leurs accords avec le fermier, furent toujours recevables à demander l'abolition du droit de marque dans la ville; ils avaient pour eux la loi et l'intérêt public; les orfèvres n'avaient consulté que leurs intérêts particuliers. Toutefois ils n'acquiescèrent ou n'abonnèrent qu'après les plus vives résistances. Le particulier ne peut pas plus renoncer aux bienfaits des lois publiques qui veillent sur lui qu'il ne peut les détruire au préjudice des autres ou prescrire contre elles; ce sont là les premiérs éléments du droit.

Avant l'édit sur la marque d'or et d'argent l'orfèvrerie était en France dans le plus grand éclat; les étrangers s'empressaient d'acheter les chefs-d'œuvre qui sortaient de

cette précieuse industrie, qui pourtant dépérissait vers la fin du dernier siècle et passait chez l'étranger. Pouvait-on regarder comme une source de finance de bannir les orfèvres du Royavme en augmentant les droits sur leurs ouvrages?

Eh! pourquoi les orfèvres n'auraient-ils pas joui à Marseille de la franchise garantie par toutes les lois? Les ouvrages d'or et d'argent apportés par l'étranger étaient exempts de tous droits tant qu'ils ne sortaient pas de Marseille et de son territoire. Le citoyen devait-il avoir moins de faveur que l'étranger? C'était une question vitale. L'exemption avait été promise et assurée, non à une classe déterminée de commerçants, mais au commerce en général. Etrangers ou domiciliés, tous devaient être libres dans une ville franche et libre par sa constitution. Dans le cas contraire les orfèvres de Marseille étaient réduits à la cruelle impossibilité de soutenir la concurrence et avec les étrangers et avec les nationaux. Ils ne pouvaient lutter avec

les étrangers parce qu'ils ne jouissaient point à Marseille de la même exemption; ils ne pouvaient lutter avec les nationaux parce que, soumis à tous les droits payés par ceux-ci, ils avaient en outre le désavantage de payer aux confins du territoire de Marseille, un droit d'entrée et de circulation, comme étrangers. Un pareil régime devait avoir l'effet terrible de détruire entièrement à Marseille un genre de fabrication si utilement placé dans le siége du commerce.

Les orfèvres de la Provence du Royaume n'avaient rien à craindre; ceux de Marseille ne songeaient pas à partager avec eux le commerce intérieur du Royaume; ils vendaient leurs marchandises dans Marseille même ou à l'étranger; d'ailleurs les gardes et les bureaux établis à l'extrémité du territoire devaient rassurer contre la contrebande si difficile en matière d'orfèvrerie, dont les ouvrages sont saisissables partout.

HOTEL DES MONNAIES.

Toutes les questions historiques, légales ou d'ordre public qui se rattachent au commerce de Marseille reçoivent chaque jour un intérêt de pressante actualité, un intérêt progressif; car chaque jour peut voir renaître les anciens principes. Ainsi ce qui touche à l'hôtel des monnaies nous a paru digne d'être examiné avec cet esprit de critique, d'éloge et d'encouragement qui ne cessera de présider à nos discussions.

Il a toujours existé entre la marque d'or et d'argent ou le contrôle, la fabrication de la monnaie et le commerce une grande liaison indépendante des lois. Cette liaison était

si évidente que l'on regardait la translation de l'hôtel des monnaies à Marseille comme dangereuse ou inutile. En effet le négociant ne fait pas venir des espèces étrangères pour en faire le trafic avec un hôtel des monnaies ; ces espèces lui arrivent le plus souvent en retour, en solde de ses expéditions ; il les replace dans le commerce comme d'autres marchandises ; si nous ajoutons que ces pièces valaient constamment 20 sols de moins à la monnaie que dans le commerce, on comprendra que leur vente à la monnaie était la disposition la moins avantageuse, et par conséquent la dernière que le négociant dût songer à faire. Il y a plus ; en admettant que le directeur des monnaies voulût acheter les espèces étrangères au même prix que le négociant, il ne pouvait être préféré dans ce concours ; il aurait sans contredit notablement diminué ses bénéfices, tandis que le négociant ayant sans cesse besoin de piastres pour son commerce dans le Levant, dans l'Amérique et dans l'Inde, ne pouvait

que gagner en conservant ses piastres, en acquérant celles des autres dans le concours avec la monnaie. D'ailleurs celle des marchandises qui gagne le plus est aussi toujours celle qui contribue davantage au succès des spéculations. On devait donc regarder comme un malheur pour le commerce de Marseille de refondre les espèces étrangères, de les rendre rares et priver ainsi cette ville de ce riche moyen, en l'obligeant à l'exportation frauduleuse des espèces françaises.

De tout cela il faut conclure que la translation de l'hôtel des monnaies à Marseille ne dut procurer aucun avantage réel au commerce. Elle augmenta peu la fabrication des espèces nationales ; une grande augmentation eût été funeste. N'était-ce pas un mal d'abord que de mettre une direction des monnaies dans une place de commerce ? L'exemple, l'occasion, un goût particulier, mille circonstances peuvent compromettre la fortune ou le cautionnement d'un directeur avide de faire valoir ses fonds dans les hasards, les

chances, les malheurs et tout le dédale des affaires de commerce, et ruiner le crédit de la direction en ruinant celui du directeur.

Osons dire encore, car l'histoire, même celle qui s'adresse à une classe particulière, doit toujours être vraie pour être utile, osons dire que l'établissement de l'hôtel des monnaies à Aix était pour cette ancienne capitale de la Provence un bien en quelque sorte patrimonial depuis le milieu du XII[e] siècle, comme celui des tribunaux souverains qui y résidaient et qui y résident encore [1]. Lui

(1) On parle beaucoup, depuis quelque temps, d'une pétition (quoique cete pétition n'ait eu aucun succès, sans doute par ce qu'on demandait, je n'ai pas cru devoir retrancher cette note, qui a été faite pendant qu'on s'occupait de pétitionner) qui a été ou doit être présentée à la Chambre des Députés [1838], et qui aurait pour objet de demander la translation à Marseille de la cour d'assises d'Aix. Si les pétitionnaires prétendent obtenir cette haute-cour de justice criminelle, avec toute sa juridiction territoriale, il est à craindre que l'exagération de la demande la fasse repousser par le pouvoir législatif. Mais si les Marseillais se bornent à demander une chambre de cour d'assises. une chambre ambulante; comme autrefois celle des *grands jours*, et celle qui aujourd'hui va siéger trimestriellement à Digne et à

enlever la fabrication en lui laissant la juridiction, c'était lui ôter la chose pour lui laisser le nom.

Draguignan, nous pensons que l'importance de la population de Marseille et de son arrondissement, le nombre des crimes malheureusement si fréquents dans son sein, à cause de l'affluence des nations étrangères, motive suffisamment cette demande qui dans ce cas ne pourrait soulever aucune susceptibilité de la part des habitants d'Aix.

D'ailleurs ce ne serait pas la première fois que le pouvoir souverain aurait accordé à Marseille une chambre souveraine. Il existe à cet égard un monument de Henri IV. On le lira ici avec intérêt.

Lettre de Henri IV au parlement de Provence.

» Nos amés et féaux, les habitants de notre ville de Marseille » nous ayant fait entendre que par le traité de leur réduction à » notre obéissance, il leur avait été promis qu'il y aurait une » chambre de justice établie en ladite ville, pour connaître et » décider en dernier ressort leurs différends, Nous, désirant ob- » server et entretenir de bonne foi ledit traité, avons procédé à » l'érection de ladite chambre. Mais au lieu que lesdits habitants » nous auraient requis de le composer de nouveaux officiers, » afin qu'elle demeurât toujours distraite de votre corps, Nous, » *pour ne faire une telle brèche à votre dignité et autorité*, laquelle » nous voudrions plutôt augmenter que diminuer, avons ordonné » qu'il y aurait un nombre pris et élu de votre Compagnie, pour » aller tenir ladite Chambre, avec un personnage d'honneur qui

La fabrication de la monnaie fut établie à Aix la même année que les états du pays furent solennellement convoqués, c'est-à-dire en 1146. Un siècle après et dès l'année

» serait par nous nommé, et ayant choisi le sieur Du Vair, con-
» seiller en notre conseil-d'état, pour y présider pour un temps
» seulement, et jusqu'à ce que les choses se disposent à être
» réduites à leur ancienne forme, nous avons bien voulu vous
» en donner avis par cette lettre, par laquelle vous mandons
» d'obéir de votre part en ce qui dépendra de vous, à ce que
» nous vous avons ordonné à cet égard, et y étant, de vous
» accommoder à ce qui concerne le repos et la tranquillité de
» ladite ville, en telle sorte que nous n'ayons pas occasion d'u-
» ser du remède que nous avons accordé à ceux dudit Marseille,
» en cas que vous soyez refusants ou délayants de satisfaire à
» notre dite volonté. Car si nous sommes contraints de faire un
» établissement de gens de justice en ladite ville de Marseille,
» autres que ceux de votre Compagnie, nous prévoyons qu'il
» sera difficile de le changer et de remettre les choses dans le
» premier état. Vous voulant bien dire que nous avons commis
» la charge de cette affaire à personne en qui nous avons toute
» confiance et qui y apportera telle prudence et modération que
» si les choses ne s'accommodent à votre consentement et avan-
» tage, ce ne sera que parce que vous ne l'aurez pas voulu.
» Donné à Tours, le 29 octobre 1596. «

Pour solliciter, avec chances de succès, en 1838, une chambre de cour criminelle, la ville de Marseille aurait plus d'une leçon à puiser de cette lettre de Henri IV.

1257, la ville de Marseille demanda pour elle cette fabrication; elle l'obtint, la perdit, l'obtint de nouveau et la perdit encore, parce que l'expérience prouvait toujours qu'une place de commerce était un écueil pour ceux qui dirigeaient la monnaie...... Quand la fabrication sera à Marseille, disaient les états de 1784, il n'arrivera pas plus de matières d'or et d'argent dans cette ville qu'il n'y en arrive à présent; ceux qui en font commerce ne seront pas plus excités par la présence de la monnaie qu'ils ne le sont par son voisinage. Les uns auront plus de confiance au directeur, les autres en auront moins.... Les états auraient pu ajouter que dans ce genre il vaut mieux souvent être éloigné de l'objet que d'en être trop voisin.

Il est une autre vérité dont il faut convenir. Le commerce devait se fournir d'espèces étrangères avant la monnaie; conséquemment celle-ci ne devait refondre celles qui arrivaient à Marseille que lorsque le commerce était pourvu; cela dut être, puis-

qu'on laissa tomber dans les parties casuelles les quatre offices de changeurs alors existant. Les espèces étrangères ne tombèrent pas pour cela en discrédit; elles continuèrent d'être recherchées; il n'y avait donc aucune raison pour les arracher au commerce; il y én avait mille pour les lui abandonner.

VAISSEAUX ET BATIMENTS.

Nous sommes arrivés à l'exposé des dernières entreprises connues des anciens fermiers. Celles-ci attaquèrent un art qui pour être exercé avec utilité, a le plus grandement besoin de tranquillité et d'encouragement: aussi elles furent à Marseille la source des plus cruelles tragédies.

Souvenons-nous qu'en force de l'édit de 1669 les marchandises sortant de Marseille pour aller à l'étranger ne devaient payer aucun droit, que les vaisseaux et bâtiments partis de son port n'étaient point obligés de raisonner au bureau des foraines et douanes établis dans les ports. Telle était la loi.

Qu'arriva-t-il cependant? Le fermier craignant ou feignant de craindre que des bâtiments, contrebandiers de profession ou par occasion, ne versassent sur les côtes des marchandises comprises dans la loi prohibitive, sollicita et obtint en 1719 et 1752 des arrêts du conseil, par lesquels il fut autorisé à arrêter et à visiter tous les petits bâtiments et bateaux étrangers qu'il trouverait sur les côtes, tenant le large à une ou deux lieues. Le fermier prétendit alors avoir le droit de visiter à deux lieues en mer tous les bâtiments de 50 tonneaux et au-dessous; il prétendit que la contrebande trouvée dans ces bâtiments et les bâtiments eux-mêmes lui appartenaient. Les lois invo-

quées par lui ne pouvaient et ne devaient s'appliquer que sur les bateaux et les petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux. Le fermier crut pouvoir l'étendre au-delà.

Les grands comme les petits bâtiments sortant de Marseille pour l'étranger ou venant de l'étranger à Marseille, ne devaient être ni arrêtés dans leur marche ni retardés dans leur navigation, qu'on les rencontrât en deça ou au delà de deux lieues des côtes, quelles que fussent leurs cargaisons, alors qu'ils naviguaient sous les auspices de la foi publique et sous les enseignes de la vérité, leur destination étant évidente par les papiers du bord.

Dans les cas où les employés des fermes pouvaient visiter les petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux, il ne devait jamais leur être permis de se former des doutes arbitraires sur une destination prouvée, ni déranger ces petits bâtiments de leur route et de leur navigation sans exposer le fermier lui-même à des dommages-intérêts considérables.

L'édit de port franc donnait aux grands comme aux petits navires, venant à Marseille ou en sortant, le droit incontestable de relâcher dans tous les ports de la côte. La nécessité de prendre des vivres, des matelots, de réparer des avaries; la chasse des ennemis et des pirates, le gros temps, la grosse mer, mille circonstances de force majeure motivent suffisamment ce droit; mais dans toutes ces relâches fortuites, ils ne devaient être soumis à aucune déclaration, à aucun payement des droits, à aucun des exercices de la part des employés des fermes, alors qu'ils ne débarquaient aucune marchandise; c'était du reste la disposition littérale de l'édit de port franc et des ordonnances des Commissaires qui le suivirent, où l'on remarque textuellement ces paroles : *Sans que les vaisseaux et bâtiments qui en sortiront soient tenus de raisonner aux bureaux des foraines et douanes établis dans les ports.* Ainsi en cas de relâche, loin d'être soumis à des visites d'Employés, à des saisies, les bâ-

timents n'étaient pas même soumis à des déclarations, puisqu'ils étaient expressément dispensés de *raisonner.* Mais si les capitaines faisaient des débarquements en fraude, ou bien s'ils voulaient débarquer des marchandises dans les ports francs, les employés pouvaient suivre les règles ordinaires.

Les petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux, français ou étrangers, allant de l'étranger à l'étranger, comme de Gênes à Nice, de Nice à Minorque, à Majorque, ou sur la côte d'Espagne, devaient s'observer davantage et ne pas trop s'approcher de nos côtes pour faire des versements frauduleux. Le commerce de Marseille n'a jamais voulu certainement soustraire les fraudes et les fraudeurs aux peines de la loi; mais les bâtiments ne peuvent être constitués coupables de fraude ou contrebande, alors qu'ils relâchent de bonne foi dans nos ports ou qu'ils n'y peuvent relâcher que pour des causes légitimes, leur intérêt étant d'abréger autant que possible leur navigation.

Les arrêts du conseil de 1719 et 1752 étaient des lois de police pour la régie des fermes; ils n'étaient pas faits pour détruire, pas même pour affaiblir la liberté et la franchise du port de Marseille, non plus que les moyens nécessaires à l'usage de cette liberté, de cette franchise à laquelle ces arrêts n'avaient point dérogé...

Il n'est donc pas besoin pour apprécier la matière que nous traitons, de recourir aux priviléges émanés de l'acquisition du vicomté, des chapitres de paix de 1257, des lois de Louis XII, de François I[er] et de Louis XIII; il suffit de connaître et d'étudier les lois publiées par Louis XIV en 1669 et 1703, lois que la politique n'aurait jamais dû révoquer; elle ressuscitera tôt ou tard, car leur existence a fait, peut faire encore la félicité du commerce de toutes les nations.

Pour en revenir à ce qui se passait sous l'empire de ces lois, disons: ou il fallait que Marseille cessât d'être réputée ville étrangère, ou qu'elle jouît de tous les effets de l'édit

de 1669 et des lois qui le suivirent jusqu'en 1703; il n'y avait pas de milieu. Tant que cet édit et ces lois ne furent pas expressément révoquées on devait les exécuter dans toute leur étendue, sans limitation, sans interprétation, sans exception; mais le traitant voyait le prince établir un impôt dans tout le Royaume et disait: *Marseille est ville du Royaume, donc l'impôt doit être perçu chez elle*, argument clair et précis sans doute et qui croulait pourtant devant une distinction bien simple, tirée de la plus saine logique. On pouvait effectivement la prendre dans les édits où Marseille est exceptée du nombre des villes du Royaume, relativement aux objets pour lesquels le traitant voulait la comprendre, à l'insu du prince et contre ses intentions manifestées même par le silence qu'il gardait sur Marseille en établissant des impôts.

Nous n'avons fait voir que par un coin du tableau les anciens privilèges commerciaux de Marseille et l'atteinte qu'on leur portait.

Nous voyons beaucoup d'arrêts, de règlements, de lettres patentes, de déclarations, rendus sur le commerce de cette ville et sur celui qui venait et vient encore de l'étranger pour se réchauffer dans son sein ou pour réunir ses forces au commerce national; mais l'on en voit peu où l'on ait mis sous les yeux du souverain les lois de 1669 et de 1703.

Quel champ plus vaste la chambre de commerce aurait eu alors à parcourir! Sur combien d'objets ne devait-elle pas appeler des réformes? Il ne sera pas sans intérêt sous le rapport historique et peut être dans l'intérêt de l'avenir, de rénumérer les principaux, savoir :

1° Les droits locaux qui consistaient en Provence au droit de foraine, de domaniale, de la table de mer, et qui furent étendus presque sur tous les objets.

2° Les sucres et cassonnades venant du Brésil et autres pays étrangers, et sur lesquels on levait un droit.

3° Les huiles et savons pour l'Amérique, qui depuis la décision du conseil du 15 mai 1752 payaient tous les droits auxquels ces parties étaient soumises ailleurs.

4° Le tabac de Dunkerque destiné pour l'Italie et que l'on voulait priver, arrivant à Marseille, de la faveur du *transit* et d'être admis en entrepôt, privation funeste qui forçait les Italiens de s'adresser aux armateurs d'une autre part pour se procurer ce tabac, et qui enlevait à l'industrie marseillaise les moyens de faire transporter en Italie sur les vaisseaux marseillais chargés de tabac le produit de ses fabrications.

5° Les marchandises venant de l'étranger, allant chez l'étranger et que le fermier ne voulait point recevoir en *transit*; à combien d'insultes aux pavillons des autres nations; à combien de violences les visites faites sur les vaisseaux de *transit* ne donnaient-elles pas lieu?

6° Les cendres que les teinturiers de Marseille ont toujours eu la faculté d'extraire de

l'intérieur du Royaume pour leurs usines et qu'on leur prohibait.

7° La mercerie, la quincaillerie, les ouvrages de fer et d'acier des fabriques étrangères et notamment des fabriques anglaises, qui étaient soumis à des droits en entrant à Marseille pour l'usage des habitants.

Ces derniers objets principalement furent chargés par deux arrêts des 10 et 17 juillet 1785, qui devinrent le texte des réclamations adressées au gouvernement en 1786 par le corps des marchands de Marseille. Nous verrons dans un autre endroit combien sont grandes les ressources offertes par le commerce des merceries et des quincailleries, et combien alors et depuis il fut à désirer que ces objets jouissent des faveurs de l'édit de 1669 et de l'arrêt du conseil de 1703.

La vente qu'on faisait annuellement de ces objets à Marseille, vers la fin du dernier siècle, s'élevait à plus de 4,000,000. Les fabriques françaises y profitaient pour plus de 2,000,000 en vente. Le Levant, la Bar-

barie, l'Espagne, l'Italie en apportaient beaucoup. Livourne et Venise semblaient toujours attendre l'occasion de ruiner dans cette partie le commerce de Marseille qui devait perdre tous ses avantages en perdant son ancienne liberté.

Le traité de commerce et de navigation qui intervint à cette époque entre la France et l'Angleterre ne pouvait donner aux merceries et quincailleries anglaises qu'un plus grand débouché à l'importation et éloigner les Anglais de Venise et de Livourne, si les lois de privilége et d'exemption dont jouissait Marseille eussent été maintenues sans restrictions.

Aussi le corps des marchands exposait au gouvernement tout le préjudice souffert et à souffrir par l'arrêt du conseil du 10 juillet 1785. Cette loi renouvelait les anciennes défenses d'introduire dans le Royaume nulles toiles de coton et mousselines venant de l'étranger, à l'exception pourtant de celles de l'Inde apportées par le commerce national, et prohibait le commerce des toiles pein-

tes, gazes et linons de fabrique étrangère, sauf le délai fixé pour ces marchandises dans le Royaume [1].

Nos recherches ne nous révèlent pas quel fut le succès de ces justes réclamations, mais il est un fait que nous ne pouvons nous empêcher de faire observer.

Depuis 1679 jusq'en 1784 furent rendus sur le commerce divers édits et arrêts de conseil, dont la plupart et notamment l'arrêt du conseil du 14 mai 1784, proclament l'utilité des ports francs et parlent de la liberté qui devait régner dans celui de Marseille. Toutes ces lois reconnaissaient cette liberté connue existante et sacrée. Cependant les formalités, les droits et les prohibitions le multiplièrent à l'infini. Comment expliquer cette funeste contradiction entre les lois et la pratique; si ce n'est en disant que le commerce, je veux dire, les chambres de commerce n'étaient point appelées à l'établisse-

1 Voir ce qui a été dit plus haut au sujet des *toiles blanches ou peintes*.

ment des impôts auxquels on voulait assujettir le commerce ? n'est-il pas évident et rationel que le commerce devait être consulté ? que seul il pouvait faire connaître la proportion certaine entre le nombre des formalités, la force, la multitude des droits et la conservation de la recette ? le commerce entendait mieux certainement toutes ces matières que les adjudicataires des droits et les conservateurs des formalités.

Dans cette vicissitude continuelle, les lois qui supprimaient, rétablissaient pour supprimer encore, et puis encore pour reconnaître les priviléges du port de Marseille, donnaient lieu aussi à des infractions incessantes. Combien il eût été avantageux que l'ancienne chambre du commerce eût sollicité une loi collective, un code qui fixât d'une manière solennelle les priviléges accordés aux négociants, leurs devoirs, leurs droits, les fonctions que le fermier pouvait exercer librement sans extension ; un code enfin qui apprît bien précisément que par le terme de

port franc, on entendait suivant la lettre du 29 Juin 1785 écrite par Mr. de Vergennes à la Ville de l'Orient, *une place où peuvent s'importer toutes marchandises, tant étrangères que domestiques et d'où on peut les porter* LIBREMENT.

Les richesses de Marseille sont celles de la nation entière; on ne doit point les envier; d'ailleurs il est juste que le commerce trouve plus de faveur là où il offre plus de ressources; en le favorisant dans certaines contrées, la nature traça elle même les routes à suivre par la politique. Eh! peut-on admettre dans nos temps modernes surtout, que la politique voulût aller jusqu'à favoriser, au préjudice de Marseille, les nations rivales qui jalousent son commerce! voudrait-on pour certains objets lui préférer les villes du Nord de la France! A dieu ne plaise! ce ne serait pas seulement contraire aux intérêts de la France entière, mais impolitique de la part surtout d'un gouvernement de fraîche date qui s'est arrogé l'auguste privi-

lége d'éteindre le vieilles haines, de fermer l'abîme des révolutions. Il y parviendra infailliblement dans le midi de la France, en rendant à Marseille toutes ses immunités, ses franchises.

Le port franc fut l'institution d'un grand Ministre qui s'était proposé d'agrandir l'état par le commerce, et le commerce par la liberté. L'expérience a démontre qu'une franchise entière était seule capable de rouvrir à Marseille les sources naturelles des revenus publics. Qu'on ressuscite cette franchise, elle sera toujours plus utile et plus féconde que les impôts divers qui la remplacent.

Maintenant devons-nous signaler les efforts qui ont été faits successivement par la chambre de commerce de Marseille pour obtenir son port franc tel que l'avait voulu Louis XIV ? devons-nous parler des moyens divers proposés par les gouvernants depuis la convention ? devons-nous répéter ici le projet du décret impérial proposé au mois de fructidor an XII par la chambre de commerce, les

voyages à Paris de plusieurs députés spéciaux, les réponses de l'Empereur qui voulait pour Marseille un port franc semblable à celui de Gênes, ce qui ne put satisfaire les justes prétentions du commerce de Marseille ? avons-nous besoin de rappeler toute la joie de cette Ville lorsque le comte d'Artois qui devait être Charles X, promit la restauration du port franc, promesse qui fut suivie de la loi du 10 décembre 1814, sous le règne de Louis XVIII ? un auteur moderne, M. Juliany, a déjà fait dans un ouvrage [1] plein de mérite où il traite sous divers points de vue importants la matière qui nous occupe, l'énumération de tous les faits et actes qui précédèrent et suivirent cette loi ; il nous entretient de l'ordonnance du 20 février 1815, rendue pour son exécution, et qui fut *hérissée de tant de restriction qu'au lieu d'affranchir le commerce de Marseille elle devait l'enchaîner sous mille entraves.*

1 *Essai sur le commerce de Marseille*, par M. Jules Juliany.

Tout ce que dit à cet égard M. Juliany nous dispense d'entrer dans de plus longs détails sur la franchise du port de Marseille. Mais ayant traité la matière dans tous ses rapports, et sous des points de vue différents nous avons proposé des conclusions différentes.

D'abord nous avons à repousser comme une susceptibilité évidemment nuisible et nullement fondée, celle qui a pour objet de dire que l'ancien port franc isolait Marseille du reste de la France. Oui sans doute (et nous ne pouvons trop le répéter parce qu'on n'y a pas fait encore assez d'attention) sous le rapport de son commerce, Marseille devrait être ville étrangère; c'est là pour elle l'apogée de la prospérité. Le *quartier franc* proposé par M. Juliany serait la réalisation de la pensée de l'empereur Napoléon; mais le port franc avec toutes les franchises, toutes les libertés de l'ancienne Marseille fut la pensée de Louis XIV, et certes Louis XIV ne voulait pas plus que Napoléon que les

Marseillais *s'isolassent de la France et lui fussent étrangers.* Ne participèrent-ils pas à toutes les gloires, à toutes les grandeurs de la monarchie française? n'eurent-ils pas civilement, politiquement, religieusement les mêmes lois que le reste de la France? Être français de cette manière, à la façon de Louis XIV et avoir de plus la liberté du commerce, c'est être doublement français. Puisse donc l'esprit de liberté commerciale trop longtemps assoupi, se réveiller bientôt dans l'esprit des Marseillais! La franchise de leur port est un titres immémorial qui repose sur des droits sacrés. Une révolution destructive le leur enleva; qu'un gouvernement destiné à réédifier le leur rende. Les étrangers et les nationaux y trouveront d'immenses avantages; nous l'avons prouvé dans les dévéloppements de la matière. La Provence surtout verrait ses richesses augmentées, car son bonheur s'identifie avec celui d'une ville qui est un port commun à tant d'autres villes; qui vivifie nos campa-

gnes, nos habitations; qui forme et entretient nos ouvriers; qui anime tous les genres de commerce et d'industrie, et fait éclore tous les germes de la prospérité publique.

Mais passons à d'autres examens historiques et voyons ce que fut la ville de Marseille dans ses relations commerciales avec les autres peuples, avant et depuis l'édit de 1669.

D'abord qu'on me permette ici une observation relative à ce qui va suivre.

Pendant longues années j'ai fait des recherches sur tout ce qui regarde l'histoire de notre Provence, et ce qui m'a toujours frappé c'est le laconisme des écrivains en ce qui concerne le port de Marseille et ses relations avec l'univers. Les plus anciens se contentent de nous dire que cette ville faisait un commerce très-étendu, sans nous expliquer en quoi consistait ce commerce, les lieux où il se faisait et l'évaluation annuelle des envois et des retours. Les écrivains du moyen-âge, distraits par l'esprit de chevale-

rie, les guerres civiles, le goût de la poésie, ou entraînés par l'ignorance de leur siècle, ne nous ont pas donné des notions plus précises. Ceux qui sont plus clairs et plus positifs ont compassé dans les archives publiques tous les faits qui se rattachent spécialement au commerce; mais ils n'ont pas pris la peine de raisonner d'une manière didactique. Or il ne suffit pas lorsqu'on fait une histoire spéciale, de dire les choses, il faut encore les expliquer; c'est le seul moyen, dans notre opinion, de favoriser le développement de la prospérité publique, alors surtout qu'il s'agit des éléments efficaces de cette prospérité. Sous tous ces rapports je vais essayer de laisser un monument du commerce de Marseille, afin que nos descendants ne puissent pas à ce sujet faire à notre siècle le reproche que nous adressons aux siècles passés.

Toutefois ce qui concerne les temps anciens m'a paru plus digne d'attention que les temps modernes. Aujourd'hui une loua-

ble émulation se manifeste à Marseille; plusieurs sociétés savantes s'y sont organisées. On trouve dans l'académie, dans la société de statistique, dans la chambre du commerce et en général dans le corps des négociants des hommes amis de leurs pays qui étudient ses besoins et ses vœux, et consignent dans des registres publics toutes leurs observations; là tôt ou tard on puisera comme dans un répertoire général tout ce qui se rattache à nos temps modernes; mais pour avoir une histoire complète du commerce de Marseille, il fallait rattacher le passé au présent; c'est ce que je vais tenter sans renoncer au privilége de dire mes idées sur l'actualité. J'ai consulté les avis et les rapports des plus célèbres négociants, les réflexions des navigateurs, des mémoires qui m'ont toujours paru très-fidèles, les registres publics; ainsi tout ce que j'aurai à dire est parfaitement garanti. Les états du commerce de Marseille, tant en importation

qu'en exportation, viendront à l'appui de mes recherches [1].

1 Les états annuels du commerce sont d'une utilité incontestable. La douane, la chambre de commerce, les journaux et les sociétés savantes publient avec la plus louable exactitude chaque année ces tableaux, ce qui m'a fait penser que ce serait en quelque sorte double emploi que de reproduire ici ces états. Dans l'intérêt de l'histoire du commerce, il m'a paru préférable de faire connaître ceux qui à cause de leur ancienneté, sont moins connus; de cette manière il n'existera plus de lacune. J'aime à croire que les lecteurs approuveront cette méthode, d'autant plus que la place qui aurait été envahie dans cet ouvrage par ces tableaux, est remplie par des objets de la plus haute importance, sauf meilleur avis, en économie sociale.

COMMERCE DU LEVANT.

Depuis plus de vingt siècles le commerce du Levant est en quelque sorte le patrimoine des Marseillais, qui en ont ouvert les portes aux autres nations de l'Europe.

En effet il était naturel que les Marseillais fréquentassent, dès les premières années de leur établissement chez les Saliens, les contrées regardées par eux comme leur patrie, et où ils trouvaient les divers objets de luxe, d'industrie et de première nécessité qui leur manquaient dans la Celtique.

De cette fréquentation formée par le besoin autant que par le doux souvenir qui les attachait aux lieux qui avaient vu naître

leurs ayeux, résultèrent insensiblement des liaisons d'un intérêt plus étendu; cet intérêt se développa encore mieux dans le XIe siècle et motiva les descentes, les incursions, le séjour, les établissements politiques ou guerriers de ces hommes exaltés par la gloire, la religion, le fanatisme ou la cupidité et que l'histoire nomme Croisés. Ce qui frappe d'étonnement, nous surtout Provençaux du XIVe siècle, qui préoccupés de nos idées civilisatrices ne pouvons nous décider à tenir compte aux anciens des prestiges au milieu desquels ils vivaient, c'est que ce fut sous la domination féodale la plus tyrannique, celle des Vicomtes, que les Marseillais jetèrent dans la Grèce, la Syrie, la Palestine et l'Egypte les fondements du riche commerce qu'ils y font encore aujourd'hui.

Les croisades leur procurèrent des établissements fixes sur les côtes qu'ils fréquentaient depuis environ 1,500 ans comme simples navigateurs pour le trafic, déposant ou échangeant dans une contrée les marchan-

dises prises dans une autre. Leurs succès y attirèrent les Espagnols et les Italiens, dont l'exemple fut bientôt suivi par les Anglais et par les villes maritimes du Nord. Vers la fin du dernier siècle il ne restait plus que deux puissances en Europe dont l'ambition inquiète semblait vouloir s'approprier le commerce dn Levant, ne pouvantpas en conquérir les terres.

On a fait l'observation que depuis la fin du XVe siècle jusques vers le milieu du XVIe, les Turcs, avant de commencer une affaire d'intérêt ou de commerce avec les nations européennes peu connues d'eux, exigeaient la présence d'un Marseillais, comme le plus sûr garant de la bonne foi des traités. Cette circonstance historique est infiniment honorable pour Marseille; elle prouve la haute idée que les Mahométants avaient de la frenchise de ses commerçants, depuis environ 500 ans qu'ils les fréquentaient avec plus d'assiduité; mais elle impose de grands de-

voirs aux Marseillais de notre siècle et des siècles à venir.

On ne trouve dans nos annales que trois époques véritablement mémorables où le commerce de Marseille ait été troublé dans le Levant, de la manière la plus orageuse. Ce fut d'abord en 1362, lorsque Amurat I s'empara d'Andrinople ; plus tard en 1453, lorsque Mahomet II prit Constantinople ; et enfin en 1770 lorsque les Russes descendirent dans la Morée.

Sous Amurat I les Marseillais furent presque tous chargés de fers ; Mahomet II en fit massacrer plusieurs et livra au pillage les magasins de tous. Ceux qui en 1770 étaient dans la Morée, furent contraints de quitter leurs maisons et d'abandonner leurs marchandises. Leurs débiteurs virent brûler une partie de leurs papiers, de leurs lettres de change, sous les yeux d'une armée dont le chef du nom d'Orlow, leur promettait secours et protection, alors qu'il les livrait par

politique ou par faiblesse, aux brigandages des grecs mainotes.

On n'a point évalué le préjudice souffert par les Marseillais, pendant les trois mois environ que les Russes séjournèrent en Morée ; mais il est certain que les Francs avaient alors pour environ DIX MILLIONS de marchandises ou de papiers, et que les Marseillais dont le nombre était le plus considérable, durent éprouver la plus forte perte. Celles des Français seulement fut évaluée à 4,50,000 livres.

Dans cet événement dont les Russes ne surent pas profiter ; les Français plus qu'aucune autre nation furent maltraités par les Grecs ; parmi lesquels se distinguèrent les Mainotes par leurs excès.

Ainsi appelés du nom de Maina leur contrée, placée entre deux chaînes de montagnes, ces Grecs au nombre environ de 50,000, se prétendent descendants des anciens Spartiates.[1] ils formaient une répu-

1 Sparte ou Lacédémone aujourd'hui appellée *Misitra* ou

blique indépendante, ennemie déclarée des Turcs, et incessamment occupée de faire agir le cabinet de Moscou ou de favoriser ses desseins. Leur principal commerce consiste en esclaves fait indifféremment sur les Turcs et les Chrétiens.

Marseille a fait longtemps d'une manière presque exclusive le commerce du Levant qui est pour elle ce que le commerce de Marseille est pour la Provence; c'est-à-dire, la source plus ou moins féconde, qui anime l'industrie et perpétue l'aisance. Les exportations qu'on fait dans le Levant se composent en grande partie des productions du sol

Misistra, est la capitale de la Morée. Son château a longtemps passé pour imprenable, si ce n'est par famine. Les Turcs y ont une mosquée superbe, près de laquelle est un hôpital où les malades de toutes les religions sont reçus et traités avec le plus grand soin, exemple frappant de tolérance et d'humanité chez un peuple qui connaît peu l'une et l'autre de ces vertus. *Misistra* est située sur la rivière de Vasilipotamo, à 40 lieues d'Athènes, à 37 de Lepante, à 156 de Constantinople. Les Marseillais y avaient plusieurs comptoirs au commencement du XVe. siècle. Sous le ministre de Colbert, il y fut établi un Consul Marseillais, mais il n'y resta que peu d'années.

ou des fruits de l'industrie des différents pays. Ce commerce qu'on appelle *commerce d'économie* est particulièrement celui de Marseille qui semble destinée à n'en jamais faire d'autre. On la verra toujours rassembler les trésors en tout genre des quatre parties du monde, pour répandre dans une autre contrée le superflu de l'autre. Sa situation et son territoire l'ont bornée depuis sa fondation, à ce genre de commerce comme le seul qui lui soit convenable.

Le commerce du Levant a occupé et peut occuper seul près de 500 navires qui entrent annuellement dans le port de Marseille ou en sortent. Autrefois il n'en occupait environ que 350.

Des états très-fidèles de ce commerce nous apprennent que depuis 1769 jusqu'en 1778, le nombre des bâtiments de sortie pour le Levant, où il faut aussi comprendre la Barbarie et le royaume de Maroc, s'élevait annuellement à 240; que la valeur de leurs changements était de 26,000,000 par an,

tandis que depuis 1779 jusqu'en 1781, le nombre des bâtiments de sortie ne fut environ que de 150, et que la valeur des chargements d'une année ne dépassa pas la somme de 20,000,000.

Les auteurs modernes qui se sont occupés du commerce du Levant n'ont pris pour départ de la statistique de ce commerce que l'année 1780 nous avons cru devoir remonter plus haut, parce que nous avions à justifier une vérité importante; en effet en rappelant la statistique commerciale de 1760 à 1778, et de 1779 à 1781, le langage des chiffres contre lequel il n'y a pas d'arguments possibles, nous révèle qu'à ces époques éloignées les années de paix procuraient de l'emploi à 80 bâtiments, et une sortie de marchandises de 6 à 7 millions, de plus qu'en temps de guerre; six ou sept millions qui procuraient une entrée de 9 à 10,000,000.!!!

Avant 1788 les principaux articles ex-

portés dans le Levant et la Barbarie se composaient de :

8 à	9,000 ballots 1	—	Draps de Languedoc.
3 à	400 barrils	—	Cochenille.
40 ou	50,000 quintaux	—	Café des îles. 2
30 ou	40,000 quintaux	—	Sucre.
	3,000 quintaux	—	Indigo. 3

1 La balle est composée de 7 ballots et chaque ballot a six pieds... En 1787, la consommation des draps dans le Levant diminua au moins d'un tiers; au lieu de 8 à 9,000 ballots, on n'en exporta cette année et les suivantes que 5 à 6,000, d'où l'on concluait avec fondement que plusieurs centaines de ballots de contrebande entraient dans le Levant. Toutefois deux causes bien connues concoururent plus directement encore à la diminution de cette branche importante de commerce. 1°. les Anglais, les Hollandais, les Vénitiens, jaloux de la prospérité des Français dans le Levant vendirent leurs draps à perte pour s'attacher les négociants Juifs et Grecs. On sait s'ils ont réussi. 2°. La cupidité des fabricants Languedociens leur fit négliger la largeur, la longueur, la bonté et la teinture des draps. Pour vouloir trop gagner ils ruinèrent leur commerce.

2 Marseille était alors, est encore de toutes les villes maritimes celle qui expédie pour le Levant la plus grande quantité de café. Son café celui surtout qu'elle tire du Caire où il est porté sur des chameaux en plein air est réputé le meilleur.

3 Marseille tire l'Indigo des Indes et des colonies de l'Amérique. On a vu telle année dans l'ancien temps où l'indigo évalué

4 ou 500 caisses	—	Bonnets, *façon Tunis*.
150 caisses	—	Etoffes, galons, dorures.
3 ou 4,000 balles	—	Papiers de pliage.

On exportait encore des coraux, des épiceries, des drogues, des vins, des liqueurs et une multitude d'autres articles dont le détail serait ici superflu et qui ne s'élévaient pas au dessus de 3,000,000.

La valeur moyenne des importations du Levant à Marseille de 1780 à 1789 fut de	31,784,346 liv.
Celle des importations de Marseille pour le Levant de	18,315,025 liv.
Ancien mouvement commercial. . . .	50,099,371 liv.

Nos temps modernes offrent pour résultats :

Moyenne des exportations	21,015,089 fr.
Moyenne des importations	33,863,678 fr.
Mouvement commercial moderne 1.	54,878,767 fr.

seulement à 6 f. la livre, faisait entrer dans Marseille 1,200,000 l. de numéraire, sans compter le prix des objets pour lesquels on l'avait échangé.

1 La *chambre de commerce*, la *douane*, la *société de statistique*, les *journaux de Marseille* publient *mensuellement, annuellement* des tableaux d'exportations et d'importations avec tous

Après avoir par les observations qui précèdent, fait connaître mathématiquement toutes les valeurs et les richesses offertes par le commerce du Levant, nous avons encore pour atteindre notre but un devoir à remplir comme écrivain. Les tableaux statistiques[1] ont le précieux avantage par la progression ou le décroissement des nombres, d'exciter le négociant, l'industriel et l'armateur à la recherche des causes efficientes de ces variations commerciales. C'est là une étude que chacun peut faire sans une grande application, alors surtout qu'on a suivi pas à pas la marche des évènements, des oscillations politiques, de la paix, de la guerre et même des saisons; car telles sont les phases morales et matérielles qui contribuent le plus puissamment aux prospérités ou aux crises du com-

les peuples commerçants ; ce zèle on ne peut plus louable en nous dispensant nous-même de reproduire ces tableaux dans le cours de cet ouvrage perpétuera les connaissances exactes du commerce. Cette observation a déjà été faite ci-dessus.

1 Voir la note 1 de la page précédente.

merce. Mais il est une autre étude que doivent faire les négociants de Marseille et tous ceux qui aiment à rechercher tout ce qui intéresse leur pays; cette étude attrayante est celle qui se rattache aux connaissances historiques appliquées au commerce de Marseille; personne jusqu'à ce jour, si je ne me trompe, n'en a offert les éléments. J'ai déjà essayé de le faire pour ce qui précède ; je vais continuer en ce qui concerne les échelles du Levant. Je n'ai pas la prétention d'apprendre tout ce qu'il serait important de savoir ou de rappeler ; je n'entrerai pas dans tous les détails dont cette partie est susceptible ; mais le peu que je dirai, étant le plus essentiel à connaître sous le rapport historique et commercial, aura partant un double but d'utilité publique. Puissé-je ne pas me tromper!

ECHELLES DU LEVANT.

On appelle *échelles* les ports de la Méditerranée qui sont sous l'empire des Turcs et où les Européens font le commerce, où ils entretiennent des consuls, des vices-consuls, des chanceliers, etc.; des facteurs, des commissionnaires et enfin des maisons de commerce.

Les principales échelles du Levant sont : SEYDE, ACRE, RAMA, JAFFA, SOUR, BEYRUTH, DAMAS, TRIPOLI DE SYRIE, LATAQUIE, ALEP, ALEXANDRETTE, CHYPRE, où est L'ARNENA, principale échelle de cette île; SATALIE, SMYRNE, ANGOURA, CONSTANTINOPLE, ANDRINOPLE, SALONIQUE, LA MORÉE, où sont

Corinthe, Volstiche, Patras, Gastouni, Catacoulo, Arcadie, Navarin, Modon, Coron, Misitra, Naples de Malvoisie, Naples de Romanie, Tripolyssa, Athènes et enfin l'île de Candie où sont la Canée et ses dépendances.

Seyde, *Said* ou *Seid* est l'ancienne Sydon; elle a aujourd'hui fort peu d'importance. Dans ses dépendances se trouvaient les villes de Jaffa, de Sour, d'Acre, Beyruth, Damas et Rama.

Jaffa, anciennement *Joppé* dans la Palestine, est éloignée de Seyde d'environ 10 lieues et 8 de Jérusalem. Elle n'avait ordinairement que des facteurs commis par la nation de Rome; ces facteurs recevaient et expédiaient les marchandises d'entrée et de sortie à Rama ou à la côte de Syrie. Son port est le plus proche de Jérusalem; c'est là qu'abordent les pélerins qui vont dans cette ville.

Sour, éloigné de Seyde d'environ neuf lieues, passe pour être l'ancienne Tyr. La

mer bat jusque dans ses ruines. Son port dont l'entrée est remplie d'écueils, de sable et de rochers, est vaste, à l'abri des vents du Midi, mais ouvert à la tramontane[1]. Sa tenue est bonne et son fond net. La ville présente de toutes parts l'image des dévastations qu'elle a essuyées; on ne trouve dans toute la campagne voisine que quelques cabanes habitées par de pauvres pêcheurs.

Les bâtiments qui partaient de France en hiver, chargés pour Seyde, et qui voulaient faire retour dans la même saison, allaient aborder dans le port de Sour, la rade de Seyde n'étant point sure dans cette saison.

Acre, située à 17 lieues de Seyde, possédait diverses maisons de marchands qui faisaient les commissions des négociants mar-

1 Tramontane, de l'italien *tramontana*, est proprement le nom de l'étoile polaire, en tant qu'elle sert à conduire les vaisseaux sur mer, d'où est venue l'expression familière *perdre la tramontane*, en parlant d'un homme qui se trouble, qui ne sait plus où il en est, qui ne sait plus ce qu'il fait ni ce qu'il dit. En Italie et sur la mer Méditerranée, tramontane est le vent qui souffle du côté qui est au delà des monts par rapport à l'Italie.

seillais de Seyde et de la côte de la Syrie; ces commissions consistaient en cotons, laines, cendres, blé et huile; elles étaient chargées dans Acre même ou étaient envoyées à la côte pour y être chargées pour Marseille.

Rama, l'un des plus anciens établissements de Marseille, est à trois lieues de Jaffa et à douze de Jérusalem; quelques commissionnaires français y résident. On en retire fréquemment des cotons filés de diverses qualités, et des cendres qu'on adresse à Seyde ou à la côte de la Syrie, pour Marseille.

Beyruth ou Baruth, connue dans l'histoire des croisades sous le nom de Bérithe, avait encore, quelques années avant la révolution française, et suivant un antique usage, un Maronite pour vice-consul. Ses fonctions étaient de protéger les bâtiments qui venaient y faire la caravane ou qui y étaient poussés par le mauvais temps; en reconnaissance les capitaines lui payaient quelques minces droits.

Damas, petite échelle sans nation était la

capitale de la Syrie après avoir été long-temps celle d'un Royaume qui portait son nom. On y voit de très-beaux jardins, de belles fontaines, beaucoup de manufactures renommées pour les sabres, les couteaux et les soies à ramage. La qualité des vins de son terroir ne répond pas à la délicatesse des vins qui le produisent. Damas est à 45 lieues de Jérusalem et d'Antioche.

Le commerce de Marseille dans ces différentes échelles est considérable; on a pu en juger par les tableaux statistiques. Autrefois on y portait chaque année de 8 à 900 ballots de draps, de la cochenille, de l'indigo, du café de l'Amérique, de l'étain, du poivre, des papiers, du sucre. On en exportait des cotons filés et en rame, des cendres de la côte de Syrie, des soies blanches et jaunes, des bours de Damas, des dimites et toutes les drogues qui viennent par Damas, de l'Inde et de l'Arabie.

On peut juger que le commerce de Seyde et de ses dépendances était le plus considéra-

ble de tous ceux des échelles, en rapprochant nos observations relatives au commerce ancien des importations et des exportations actuelles. Les négociants de Seyde comme ceux d'Acre pouvaient réciproquement faire le commerce par des agents, des commis, ou des procureurs fondés, qu'ils tenaient dans l'un et l'autre endroit, pour l'achat des cotons. Les jours de marché, ils achetaient en commun par l'entremise des Censaux[1] sous la direction des intendants de la nation. Pendant neuf mois de l'année, ces marchés étaient fixés aux lundi et mardi de chaque semaine ; à la fin de chaque intendance, on assortissait les cotons et les emballages. Dans les bonnes années d'autrefois, les deux nations de Seyde et d'Acre envoyaient à Marseille jusqu'à 1,500 ballots de coton filé.

Les négociants avaient voulu dans un temps, établir la même communauté dans les achats ; mais le Pacha s'y opposa ; il dé-

1 C'est ainsi qu'on appelle dans le Levant les courtiers et agents de change.

fendit aux cultivateurs de vendre leurs cotons aux Français , et fit monter cette production à un prix excessif , en se chargeant lui-même des récoltes. Les achats furent momentanément interrompus; pressés de renvoyer les fonds à Marseille, les commissionnaires firent des propositions au Pacha ; elles eurent pour objet un droit de dix piastres sur chaque quintal ; le droit fut établi , cependant la vente des cotons rentra peu à peu dans un état de mort ; l'impôt fut enfin supprimé.

Le commerce d'entrée de cette échelle évaluée annuellement à environ 1,500,000 l. celui de retour à 1,800,000 l. dix ou douze navires de Marseille faisaient autrefois cette navigation favorisée par un nombre égal de maisons Françaises établies à Seyde ou à Acre ; mais les maisons qui étaient au nombre de quatorze vers les commencements du 18e siècle ont diminué successivement : aujourd'hui deux seulement y résident encore , une à Seyde , une à Acre.

TRIPOLI de Syrie est éloignée de Damas de trente lieues. Ses marchandises d'entrée étaient les mêmes que celles de Seyde, mais en moindre quantité. Celles de sortie consistaient en soies du pays, en noix de galles, et en quelques milliers de quintaux de cendres. Le premier article était souvent très-étendu, les négociants de Tripoli en vendaient annuellement pour environ 250,000 piastres. Ces soies leur étaient demandées soit de Marseille directement, soit des échelles où l'entrée excédait la sortie, et où l'on n'avait pas la même facilité pour les retours. Pour obvier à cet inconvenient, on faisait passer à Tripoli des lettres de change ou de crédit, presque toutes sur Constantinople, et négociées avec le Pacha ou les officiers du Grand Seigneur qui avaient de l'argent à envoyer sur les lieux. La même chose se pratiquait pour les échelles de Seyde et de Chipre, où la sortie était plus forte que l'entrée.

Dans les dépendances de TRIPOLI de Syrie

et à trente lieues de cette échelle se trouve LATAQUIE, autre échelle fréquentée autrefois par de nombreux navires; la plupart y faisaient le commerce du tabac avec Damiette, commerce qui procurait de grands avantages à la France, et qui aurait pu encore être bonifié, si notre gouvernement y avait placé un officier, un agent quelconque chargé de protéger le commerce Français. On pouvait le faire, disait-on alors sans aggraver les charges de la chambre du commerce de Marseille, en établissant un droit sur chaque barrique de tabac que les navires y chargeaient pour l'Egypte et ailleurs. Le nombre de barriques était annuellement environ de 10,000. On voit par là le taux qui aurait pu être fixé pour ce droit. Les capitaines l'auraient payé d'autant plus volontiers que la protection Française leur aurait, par l'agent spécial, assuré les avances qu'ils étaient obligés de faire aux chargeurs et aux commissionnaires du pays.

LATAQUIE OU LATICHEZ, (*Laodicea ad*

mare) est l'ancienne LAODICÉE, bâtie par *Seleucus Nicanor* ; elle est à 15 lieues de Tortose, à 99 de Jérusalem, à 30 d'Alep. Elle dut son rétablissement au Turc Coplan-Aga, célèbre dans les annales orientales, par son amour pour le commerce. Celui de Lataquie fut longtemps l'un des plus animés des côtes de la Syrie.

D'après les anciens tableaux de commerce la valeur des envois faits à Tripoli de Syrie et à Lataquie excédait de beaucoup la valeur des retours dans certaines années. Le prix des soies qui ne présentaient que des pertes à la revente, le défaut absolu de cet article, étaient alternativement la cause de cette fâcheuse circonstance. D'autres années les envois s'élevaient à près de 500,000 liv. et les retours à zéro. Quelquefois encore les retours étaient portés au delà d'un million, tandis que les envois n'excédaient pas 200,000 liv. ; d'où l'on concluait, avec des chiffres pour guides, qu'année commune les envois

étaient de 400,000 liv. et les retours de 500,000 liv.

Tripoli de Syrie n'a plus qu'une seule maison française ; en 1788 il en existait encore trois.

Alep était autrefois une échelle très-importante autant par le commerce du pays même qu'à cause de celui qu'elle faisait avec les Indes. Son commerce avec la Perse était on ne peut plus brillant et productif; celui de Marseille y gagnait infiniment; mais les révolutions survenues en Perse durent l'interrompre. Il avait repris un peu de vigueur vers la fin du dernier siècle, lorsque la guerre civile, les révoltes des Jannissaires et des tremblements de terre, ont détourné vers Damas les caravanes commerciales. Alep avait autrefois treize maisons de commerce appartenant aux nations étrangères, savoir: sept françaises, deux anglaises, deux vénitiennes, une livournaise et une hollandaise. Les Français n'y ont plus maintenant que trois maisons cautionnées.

Toutefois comme nous n'avons pas seulement en vue de donner des notions statistiques modernes, mais de rattacher l'ancien commerce au nouveau, dans l'intérêt de l'histoire et de l'avenir de Marseille, jetons un coup d'œil sur ce qui se passait autrefois à Alep et dans ses dépendances.

Cette échelle est située à 40 lieues de Lataquie, et à 30 d'Alexandrette, qui est son véritable port, lequel pourtant n'est qu'une grande est très-bonne rade. Là vont aborder les navires Marseillais chargés pour cette échelle ; d'Alexandrette les marchandises étaient et sont encore transportées à Alep par les caravanes ; c'est une marche de quatre jours, pendant laquelle on est exposé aux attaques des hordes qui infestent les déserts et détroussent les caravaneurs (ce mot vient du persan, *Karvan*, qui signifie compagnie, réunion). A Alexandrette se trouvent des facteurs, censaux ou courtiers, ou encore commissionnaires, qui font à l'égard des marchands d'Alep le même office que ceux

d'Alexandrie, de Rosette et d'Acre font envers les marchands du Caire et de Seyde.

Alexandrette est exposée aux insultes et aux extorsions des CURDES, peuple indépendant qui campe là où il aborde et habite particulièrement les montagnes situées dans le pays voisin de l'ancienne Assyrie et de la Chaldée; aussi on ne trouve à Alexandrette qu'une cinquantaine de maisons de grecs, tous fort pauvres. L'air malsain qu'on y respire est une des causes qui se sont constamment opposées à sa prospérité; aussi on a souvent essayé de transporter ailleurs cette échelle; mais les Turcs qui ne sont novateurs en rien n'ont jamais voulu y consentir; la dernière tentative faite pour obtenir ce transport eut lieu en 1770. Un aga de la douane[1] y commande; il est placé par le grand-douanier ou *mohassil* d'Alep dont il est ordinairement le domestique ou la créature.

1 On sait qne le mot *douane* vient de l'italien *dogana*, qui signifie lieu où l'on est obligé de porter les marchandises pour acquitter certains droits.

Autrefois on portait à Alep environ 1,000 ballots par an de draps, de l'indigo dont la consommation y est considérable autant dans le pays même que pour compléter les charges des caravanes qui partent pour Orfa, Moussol, Bagdad, Erzeroum et autres places de commerce de la Turquie asiatique. Diarbekir capitale de la province du même nom, anciennement Mésopotamie, en absorbe la plus grande quantité.

On débitait encore à Alep de la cochenille, du plomb, de l'étain, du poivre, des papiers, du sucre; on y fabriquait, ainsi que dans les villages voisins, une grande quantité de toiles peintes et blanches, surtout des toiles rouges de coton, des satins, des bours ou bourres, des kermassons et diverses autres étoffes de soie. Diarbekir, par la voie d'Alep, fournissait beaucoup de maroquins rouges.

Tous ces articles et ceux que fournit la Perse à l'échelle d'Alep formaient les principaux retraits parmi lesquels on voyait en-

core des toiles d'Antioche, d'Antal, de Killis, dont le quart au moins était toujours teint en bleu; des toiles peintes de Diarbekir, appelées par corruption *Chaffarcanis*, et dont le nom primitif et réel est *Diaferkhanis*; du poil de chameaux, du camelot, [1] des soies des environs d'Alep, des cotons en laine et filés, des mousselines [2], des indiennes, des drogues de Perse et des Indes; parmi celles-ci la rhubarbe était la partie la plus considérable; par la voie d'Alep on a tiré jusques en 1750 les soies de Perse qu'on appelait *charbasse*, et dont l'usage est perdu depuis longtemps.

Les négociants établis dans l'échelle d'A-

1 Ce mot dérivant du grec Καμηλωτὴ (poil de chameau) désigne une étoffe de poil de chèvre, de soie et de laine non croisée, qui se fabrique comme la toile et l'étamine sur un métier à deux marches.

2 On sait que la *mousseline* est une sorte de toile fine, faite avec du coton, et qui est appelée *mousseline* parce que sa surface imparfaitement unie est garnie d'une espèce de duvet assez semblable à de la mousse.

lep, dépendaient sous bien des rapports du Mohassil ou receveur général nommé par le pacha, et chargé de faire le recouvrement des fermes, des douanes, des *paltes*, des droits terriers, d'aubaine et de la capitation. Ce receveur voulait être bien *ménagé*, c'est-à-dire selon la signification donnée à ce mot par les Turcs, être bien payé, recevoir beaucoup de présents. Le pacha exercait à Alep le despotisme le plus exorbitant, s'il n'était contenu par la présence des chérifs ou émirs qui se disent de la famille de Mahomet, et qui sont en grand nombre à Alep, à Damas et dans toute la Syrie.

Alep est la ville la mieux bâtie de l'Empire ottoman, c'est ce qui nous explique en partie comment elle était devenue la plus commerçante de l'Asie mineure. La salubrité de l'air qu'on y respire, la bonté, la douceur, et la politesse du peuple, l'affabilité sans exemple des Turcs, habitants de Diarbekir, à l'égard des chrétiens ne contribuèrent pas peu aussi à cette prospérité.

L'entrée à Alep et à Alexandrette s'élevait année commune à . . . . 2,500,000 livres.

La sortie à . . . . . . 2,600,000 livres.

Il y avait donc environ cent mille livres d'excédant qui était remis à Constantinople en lettre de change.

On a résumé dans un tableau la valeur moyenne des exportations et importations entre Alep et Marseille de 1783 à 1792. Il est convenable de reproduire ici cette statistique.

TABLEAU

De la valeur moyenne des exportations et importations

Entre Alep et Marseille, de 1783 à 1792.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE. — MARCHANDISES.	VALEURS.	IMPORTATIONS A MARSEILLE. — MARCHANDISES.	VALEURS.
Draps et étoffes de laine	1,070,000 l.	Cotons en laine	2,000,000 l.
Bonnets, façon Tunis	150,000	Soies tripolines et barutines	1,200,000
Sucre blanc et brut	860,000	Bourres de Damas, coton et soie	800,000
Indigo	500,000	Toiles de coton	800,000
Fruits secs	380,000	Cotons filés, dits baza, de Jérusalem	550,000
Epiceries et cochenille	320,000	Huile d'olive	300,000
Quincaillerie	200,000	Blé et objets divers	600,000
TOTAL	3,450,000 l.	TOTAL	6,250,000 l.

L'île de CHYPRE avait dans les temps très-anciens un commerce beaucoup plus étendu et plus animé qu'il ne l'a été depuis. Les vexations des Pachas diminuèrent sensiblement ce commerce en faisant abandonner la culture des terres et l'exploitation des manufactures. La plupart des industriels se refugièrent dans les contrées voisines; et cependant par la fécondité du sol et le caractère des Cypriotes, naturellement industrieux, l'île de Chypre aurait pu, et pourrait encore devenir le théâtre du plus brillant commerce.

L'importation n'a jamais été fort importante dans la principale échelle qui est L'ARNECCA ; elle consistait autrefois dans l'expédition annuelle de 80 ballots de draps environ, d'un peu de cochenille, d'indigo, de papiers, de plomb, de fer, d'étain, de merceries et de quincailleries.

Le commerce d'exportation était plus étendu; alors comme aujourd'hui, aucun navire n'allait prendre charge sur la côte de la Sy-

rie sans s'arrêter à l'Arnecca, lieu de dépôt, pour y prendre des soies, des cotons, des laines, des tailloles, de l'alizary, du storax ou styrax [1], des dimettes, des débottanes, des bours ou bourres, et quelques pièces de vins du crû du pays. Ces objets étaient payés en lettres de change ou de crédit sur Constantinople et quelques autres échelles.

L'île de Chypre a plusieurs autres villes, telles que LIMASSOL, FAMAGOUSTE, CÉRINES, BAFFA, mais le commerce n'y a jamais eu beaucoup de vigueur. On n'y voit aborder que les navires caravaneurs ou de relâche. Autrefois la France entretenait à Cérines, distante de 4 lieues de Nicosie, capitale de l'île, deux navires payés par le commerce, et occupés exclusivement à transporter d'une île à l'autre les sujets du Grand-Seigneur et leurs effets : on les mettait ainsi à l'abri des insultes des Corsaires Maltais qui se montraient de temps en temps dans ces pays.

1 Du mot grec Στὶραξ, espèce de résine odoriférante qui découle d'un arbre des Indes.

Ces navires étaient relevés par d'autres tous les deux ans.

Lors des guerres de la fin du dernier siècle, l'île de Chypre fit un commerce beaucoup plus important que dans les temps ordinaires. Elle était le point de réunion des bâtiments de Syrie et de l'Egypte qui allaient y prendre l'escorte de ceux du roi.

Suivant les états des années qui précédèrent 1782, les envois annuels étaient évalués à . . . . 300,000 liv.

Les retours à . . . . 500,000 liv.

Depuis 1782 jusqu'à 1792 la valeur moyenne des exportations de Marseille a été portée à . . . . 210,000 liv.

Celles des importations à . . 490.000 liv.

Alors il n'y avait que deux maisons de commerce Françaises ; aujourd'hui il y en a quatre.

Dans son ESSAI sur le commerce de Marseille, M. Juliany parle de l'état de langueur et de décadence de l'île de Chypre. « Cet état dit-il, tient surtout à une mauvaise admi-

nistration. La Porte afferme l'île à un gouverneur, et celui-ci s'efforce à tout prix de bénéficier sur son bail. Quand les impôts établis ne suffisent pas, il a recours au monopole et fait le commerce pour son compte, ou vend à des individus encore plus avides que lui, le droit exclusif de le faire..... Aussi on ne compte plus que 50 à 60 mille habitants là où deux millions vivraient aisément. »

Mais n'oublions pas de dire quelques mots sur ce qui se rattache commercialement à SATALIE, échelle située au fond du golfe de ce nom, au nord de l'île de Chypre, sur les côtes de Caramanie.

SATALIE est à 60 lieues de COGNY ou *iconium*, et à 110 de Constantinople. Elle avait jadis un Consul dont la place fut supprimée, parce qu'il était exposé à des insultes incessantes. Les maisons de commerce qui s'y sont établies de temps en temps, n'ont jamais pu s'y soutenir. Les frais d'établissement absorbaient tous les avantages que pouvait offrir le commerce.

Le golfe de Satalie est très-dangereux ; en revanche le terroir abonde en toutes sortes de productions, et surtout en citroniers et en orangers d'une beauté remarquable. Le commerce s'y faisait par des capitaines pacotilleurs qui prenaient à Marseille quelques ballots de draps et de papiers, du poivre, du café, du sucre, de l'étain, du plomb, le tout en petite quantité. Les retours étaient en cire, cotons en laine et filés, cuirs de diverses quantités, storax en larmes, et en poil de chevron, venant du côté de Smyrne éloignée de huit à dix journées. Le voisinage de cette échelle est la cause du peu de prospérité de Satalie. Les marchandises y étant toujours à un très-bas prix, les naturels du pays travaillent avec le dégoût de la paresse, et l'on sait que de la paresse à la friponerie il n'y a qu'un pas. Les Français faisaient néanmoins à Satalie un commerce assez lucratif, c'est celui de la caravane de Damiette et de Jaffa qui mettait

et doit mettre encore en mouvement plusieurs navires de Marseille.

Les articles de retour évalués année commune à 100,000 liv. étaient payés avec des fonds pris à Smyrne, à Chypre ou à Marsielle.

Smyrne située au fond du golfe qui porte son nom, à 73 lieues de Constantinople, dans la Natolie, est l'entrepôt général de presque toute l'Asie. La sécurité de son port y attire un concours prodigieux de navigateurs de toutes les parties du monde. Toutes les marchandises qu'on y porte sont consommées sur les lieux, dans la Natolie; dans la Caramanie, à Tokat elles vont même jusques en Perse, dont les caravanes qui deux fois l'année dans l'ancien temps se rendaient directement de ce royaume à Smyrne, s'arrêtèrent plus tard à Tokat et à Erzeroum. Les marchands de Perse formaient dans ces deux localités, et à diverses époques de l'année de petites caravanes de 150 à 200 chameaux qu'ils envoyaient peu-à-peu à Smyrne. Cette

méthode qui probablement se pratique encore, a pour objet de cacher aux négocians de Smyrne la quantité des marchandises apportées de Perse, et de cette manière acheter à meilleur marché les marchandises d'Europe. Le grand abord des caravanes rendait la place de Smyrne sujette à des révolutions plus fréquentes que partout ailleurs.

On y portait annuellement environ 2500 ballots de draps, de la cochenille, de l'indigo, des bonnets rouges de laine, dits *bonnets de Tunis* et imités de ceux de Fez; du sucre en pain et en poudre, du café de l'Amérique, des papiers, de la céruse, de l'azur, du cinabre, du tartre, du poivre, du girofle, de la cannelle, du gingembre blanc, de l'impériale, de la maniguette, de l'étain, du plomb, du tontonnat, [1] des dorures, des étoffes de soie en or et sans or en tout genre; enfin une grande quantité de merceries et de quincailleries.

[1] Le tontonnat est une espèce de métal qui vient du nord de l'Europe

On y prenait des cotons en laine, du poil de chameaux de Perse et du pays, du fil de chèvre, des laines *tresquilles* [1], toutes sortes de toileries de coton peintes et unies; des soies de brousse, dites *cherbassy*, *cherbasses*, *ardasses* ou *ardassines*; des galles noires mêlées, des cuirs, de la cire, de l'alun, des huiles pour la fabrication du savon. Les draps estimés à raison de 1,200 f. l'un, faisaient à peu-près la moitié de l'objet total des envois.

Le coton en laine était pour les retours l'article le plus important. Si mes notes sont exactes, et j'ai raison de les croire telles, puisque je vois la même observation dans les mêmes termes dans l'œuvre de M. Juliany, on croit communément que Smyrne produisait, année commune, 42 ou 43 mille balles coton laine, dont 12 ou 13 mille passaient en France, 8,000 en hollande, 3,000

1 Les *tresquilles*, de l'Espagnol *trasquilar*, sont les laines en suint qui viennent du Levant.

en Angleterre, 5,000 en Italie. Le reste était travaillé dans le pays.

Les retours en marchandises, en y comprenant les commissions données de Constantinople, excédaient au moins d'un tiers la valeur des envois, de sorte qu'il restait toujours dans cette échelle un fond qui servait à diverses entreprises. Il y avait peu de négociants faisant le commerce de Smyrne, qui ne fussent propriétaires armateurs d'un ou plusieurs navires. Le frêt ou nolis était le premier bénéfice, si ces navires ne pouvaient pas estiver [1] leurs retours sur les lieux mêmes, ils allaient prendre des huiles dans divers endroits de l'archipel, tels que Metelin, Sighadgik, Salaccona, Fogl-ieri, [2] ils

1 *Estiver* est un terme de marine qui signifie presser les effets d'un arrimage avec des machines d'une grande force, comme crics, cabestants.

2 Fogl-ieri n'est autre que la mère-patrie des Marseillais, la vieille Phocée qui tire son nom du mot grec *Phokas*, signifiant veau marin, parce que l'on pèche près de là et même dans le golfe de Smyrne une grande quantité de ce poisson. Phocée existe encore avec un pont, mais ce n'est plus qu'une misérable

allaient aussi suivant leurs convenances prendre des chargements de blé sur les côtes de la Grèce ou de la Syrie, dans les golfes de Yolo et de Cassandre, Zepton, Sanderli, Jozelazard, Moscaviski.

Pour toutes ces expéditions les capitaines prenaient leurs fonds à Symirne, en sequins s'ils le pouvaient, ou en izelots. Ils embarquaient aussi un drogman du pays pour traiter de leurs achats. S'il arrivait que ces expéditions fussent sans succès, les fonds restant aux maisons de commerce françaises, qui de 19 sont aujourd'hui réduites à 15, servaient au payement des lettres de change, car alors, comme à présent, Smyrne et Constantinople étaient les villes sur lesquelles le commerce se prévalait davantage. Six millions étaient environ le chiffre des exportations avant 1783, neuf millions celui des importations. Cependant de 1783 à 1792, on ne

habitation ; une partie porte le nom de *Focchia-nuova*, l'autre Focchia-vecchia, Phocée nouvelle, Phocée vieille. Les Turcs l'appellent *Fogl-ieri*, Phocée vieille, *ieros* signifiant vieux.

trouve que 6,400,000 liv. pour les envois et 13,650,000 liv. pour les retours.

ANGOURA ou ANGOURI est une autre échelle formant un angle de 60 lieues environ entre Smyrne et Constantinople. Elle paraissait autrefois dépendre de ces deux échelles, mais elle relevait plus de Constantinople que de Smyrne, parce que l'ambassadeur français la protégeait d'une manière plus particulière et parce que d'ailleurs les chefs des maisons qui y tenaient des commissionnaires résidaient presque tous à Constantinople.

Les Francs, je veux dire les Français, les Anglais, les Hollandais et les Italiens qui y étaient établis, élisaient tour à tour et annuellement un trésorier qui était le directeur général des quatre nations et faisait agir suivant les circonstances les ambassadeurs dont le séjour était à Constantinople.

Le commerce d'Angoura fut toujours peu animé; on y envoyait de Constantinople et de Smyrne quelques ballots de draps, un peu d'étain, de poivre, de girofle et quel-

ques autres articles en minces quantités; mais cette petite échelle donnait plus qu'elle ne recevait. Les commissionnaires à qui les négociants de Constantinople et de Smyrne faisaient des remises en lettres de change ou de crédit sur Alep, Smyrne et Constantinople, pour suppléer au manque de fonds d'entrée, expédiaient tous les ans vers ces deux dernières échelles, environ 200,000 piastres en poil de chevron; ce poil était chargé pour Marseille, d'où il passait dans l'intérieur du Royaume et de là chez l'étranger; il est d'une finesse remarquable; les camelots qu'on en faisait étaient d'une grande beauté, et cependant les chèvres qui le donnent sont peu différentes des nôtres, mais leur poil est blanc-roussâtre, fin, lustré et long de plus de 10 pouces. On sait que les chats et les lapins d'Angoura sont également remarquables par l'extrême finesse et la blancheur de leur poil.

CONSTANTINOPLE (*Stamboll* en langue turque), ancienne capitale de l'empire d'Orient,

est la première des échelles sous tous les rapports. Les talents diplomatiques, le caractère plus ou moins liant de l'ambassadeur français, y ont toujours influé sur les faveurs et la protection du gouvernement turc, sur l'expédition dans les tribunaux de justice, sur l'assurance des affaires commerciales de toutes les échelles.

Situé sur le détroit qui sépare l'Europe de l'Asie, à 280 lieues de Vienne, 300 de Rome, 580 de Londres, 620 de Madrid, 410 de Copenhague, 450 de Stokolm, 350 de Moscou, et 500 de Paris, CONSTANTINOPLE n'a jamais cessé d'avoir des relations de commerce avec les divers peuples de l'Europe; mais les Français, nous disons les Marseillais, étaient autrefois ceux qu'elle voyait avec le plus de faveur; ceci tenait sans doute aux raisons de politique qui liaient le gouvernement français et le gouvernement turc. Les nations chrétiennes y avaient la plupart un ministre de leurs souverains pour y protéger le commerce.

On porte toujours à Constantinople des draps de tous les prix, de toutes les couleurs, de toutes les qualités. Les Turcs de cette capitale sont fort recherchés en fait de draperie; c'est une des principales raisons qui firent de ce commerce la branche la plus essentielle; ses progrès ont été si rapides que les Anglais et les Hollandais ont vu leur consommation successivement réduite de plus de la moitié. Les Vénitiens voulurent faire quelques essais dans ce genre, mais moins habiles, peut-être moins heureux que les Grecs de Morée, ils n'eurent bientôt plus que le commerce des soiries, après surtout la révolution que le commerce des draps éprouva dans le Levant et qui fut plus particulièrement observée en 1787.

D'après les anciens états commerciaux, Constantinople recevait de Marseille environ 1,500 ballots de draps, qui à raison de 1,200 liv. le ballot offrent un total de 1,800,000 liv. Les draps s'y vendaient et s'y vendent encore, suivant la qualité, à tant de *piastres* ou de

parats le *pic ;* le pic c'est notre aune et 3/4 ; la piastre et le parat sont les monnaies turques qui ont subi des altérations extraordinaires, au point que la piastre qui valait 40 parats et était égale, avant la révolution française, à 3 fr. de notre monnaie, baissa successivement jusqu'à 1 fr. 60 c. et en dernier lieu jusqu'à 30 centimes [1]. Toutefois, les drapiers grecs qui achetaient les draps se faisaient respecter par leur bonne foi et les garanties de leur solvabilité; il n'en était pas de même des drapiers juifs; aussi pour assurer les ventes, on imagina l''établissement d'une caisse de garantie; mais cette caisse fut elle-même fermée peu de temps après par l'influence de quelques maisons de cette échelle, qui trouvaient les ventes trop limitées par la forme des répartition; en effet la prime qu'on percevait sur chaque ballot de drap pour entrer dans la caisse de garantie était de 3 p. 0/0; à la fin de chaque an-

1 Nous aurons d'autres observations d'intérêt public à faire à cet égard.

née on déduisait les frais de régie et les pertes résultant des faillites, puis on faisait la répartition suivant la mise versée dans la caisse; dès que cette répartition eut cessé, les drapiers grecs et juifs se réunirent et se concertèrent, de sorte qu'il ne se présentait jamais qu'un acheteur; de cette manière les Marseillais étaient obligés de vendre au prix fixé par eux. L'ambassadeur français rompit cette coalition en obtenant de la Porte un *firman*[1] qui défendit sous des peines afflictives toute association dans ce genre parmi les marchands.

Tous les genres d'étoffes en or, en argent et en soie abondaient à Constantinople. Les négociants de Marseille y faisaient presque sans concurrence, avant les édits et arrêts du conseil, qui portèrent une atteinte si préjudiciable à l'édit de 1669, la vente des papiers dont la consommation était immense;

1 On sait communément que FIRMAN (de *firmare*) est le nom donné par la Porte aux passeports ou permission de trafiquer qu'elle accorde aux marchands étrangers.

mais depuis, les Gênois et les Vénitiens soumis à des droits plus modérés, à des formalités moins nombreuses que les négociants de Marseille, durent peu à peu supplanter ceux-ci dans cette partie, ou du moins former une concurrence défavorable.

Les autres marchandises expédiées à Constantinople et dont Marseille est encore en possession d'exporter une grande partie, étaient : le café des îles qui était alors d'un grand débit dans les villes de la Mer Noire où le moka était prohibé, l'or et l'argent filés, du fer blanc, des aiguilles, rocailles, merceries et quincailleries de tous les genres, beaucoup d'armes blanches et à feu, des verres étamés, des miroirs montés et de la bonnetterie; une grande quantité de drogues pharmaceutiques, d'épiceries, de sucre, de fruits secs, des salaisons, des truffes noires et du thon mariné; on y envoyait encore du vif argent, du camphre, de la céruse, du plomb, de la cochenille, du fard, blanc et rouge; de l'indigo, des plumes teintes,

des plumes de paon, d'oie et d'aigle, des duvets, des coutils.

On y connaissait et on recherche encore avec une sorte d'avidité les huiles de Provence. Il est rare que les Turcs opulents, en relations d'affaires ou d'amitié avec des Français, ne les chargent de commissionner pour eux de l'huile d'Aix.

Proportionnellement à l'exportation, l'importation est peu importante même aujourd'hui à cause des vicissitudes politiques. On ne change dans cette échelle que quelques laines d'une qualité médiocre, des soies, de la cire jaune et blanche, des pelleteries, des cuirs, du cuivre, quelques marroquins, une petite partie de bijouteries et de parfums du pays; de la potasse, des bourres, des mousselines, des étoffes de Perse et des Indes, un peu de moka et quelques pierreries. Ces retours, avant 1783, ne s'élevaient qu'à la sixième partie des valeurs exportées, qui étaient évaluées année commune à 3,600,000 liv., tandis que les retours n'offrent que le chiffre

de 700,000. D'après les tableaux de commerce publiés récemment, la valeur moyenne des exportations et importations entre Marseille et Constantinople, de 1783 à 1792, est côtée,

Pour les exportations à . . . 6,650,000 liv.
Pour les importations à. . . 3,070,000 liv.

Pour les objets d'importation, le commerce de Marseille est obligé de recourir aux échelles voisines de Constantinople. Dans ces échelles la marine marchande trouve du fil de chèvre, des cotons, des huiles, des blés; autrement le solde des exportations et des bénéfices restent sur les lieux et forment les fonds des lettres de change fournies sur cette échelle.

La correspondance entre Marseille et Constantinople, si active aujourd'hui par les navires à vapeur l'était beaucoup moins autrefois; cependant vers la fin du dernier siècle, le gouvernement français rendit cette correspondance plus suivie et plus intime par l'établissement des paquebots qui partaient

régulièrement tous les quinze jours de Marseille pour Constantinople et *vice versá.*

ANDRINOPLE est à 45 lieues de Constantinople, dans la Romanie, sur la rivière de Mariza. Sa situation est délicieuse à cause surtout des grandes forêts qui l'avoisinent et où la chasse est abondante. C'est sans doute aussi à cause de ce voisinage que le climat est plus modéré à Andrinople qu'à Constantinople.

Eu égard à son étendue Andrinople est une grande ville; mais c'est une fort petite échelle pour son commerce; cependant les importations y sont les mêmes qu'à Angora; elles y parviennent de Constantinople ou de Smyrne par le port d'Enos, dans la Romanie. L'exportation a pour objets la cire, les cuirs tannés et non tannés qu'on expédie pour Smyrne et Constantinople.

A 108 lieues de cette capitale, en s'éloignant des côtes d'Asie et abordant celles de la Grèce, on trouve SALONIQUE ou SALONIKI,

capitale de la Macédoine; c'est une grande ville fort peuplée de Juifs.

Au commencement du XVIIIe siècle, le commerce d'entrée était peu important à Salonique, il languit jusqu'en 1740; mais alors il prit de la vigueur et s'accrut considérablement jusqu'en 1778. « A cette époque, dit M. Jules Juliany, d'après le tableau de la Grèce par M. de Beaujour, les communications par terre entre Salonique et le reste de la Turquie furent frappées d'un droit dont jusques là elles avaient été exemptes. Ce fut un coup funeste porté à la prospérité de Salonique. » Ajoutons à cette observation que ce droit n'aurait point empêché le commercede Salonique d'être florissant, sans la concurrence des échelles de Nègrepont et de la Morée, dont le voisinage donnait aux négociants de ces pays la facilité de faire venir d'Europe tous les objets qui leur étaient nécessaires.

Toutefois malgré cette concurrence et le droit de 1778, on portait encore à Saloni-

que du café de l'Amériqne, de l'indigo, du sucre en pain et en poudre, du poivre, du girofle, du guimgembre, de la canelle, du papier de pliage, de l'étain, du fer blanc et quelques articles de merceries et quincailleries. La partie des draps avait une plus grande importance; 1,000 à 1,200 ballots y étaient exportés annuellemeut; on a même observé qu'avant 1778 et surtout de 1770 à 1773 le nombre des ballots fut plus considérable.

On prenait à Saloniqne des laines surges, des laines de chevron, des cotons en rames et filés, de la cire, des cuirs, des vaquettes préparées, des capots, des capotins, des *abas* ou gros drap que les Marseillais faisaient généralement passer en Amérique. On y chargeait dans les temps très-anciens surtout, beaucoup de blé dans le golfe même et aux environs, moyennant un droit par mesure payé aux officiers du Grand-Seigneur. Lors d'une grande disette de blés, les Francs furent accusés de l'avoir occasionnée par

leurs trop grandes exportations et leur massacre fut résolu; heureusement il ne s'effectua pas; mais l'extraction des blés fut prohibée et les négociants allèrent se pourvoir dans les golfes voisins de celui de Salonique.

On exportait encore de cette échelle des huiles, du cuivre, des soies, des éponges fines, de l'alun, du vermillon et un peu de tabac. Ce dernier retrait était difficile et coûteux.

Les envois faits à Salonique restaient en partie dans les lieux voisins; les autres pénétraient dans la Bosnie, l'Albanie, la Dalmatie, la Moldavie et la Valachie. Les productions de toutes ces provinces prirent à une certaine époque une route différente, mais vers la fin du dernier siècle, Salonique était le dépôt général; c'est ce qui donna l'idée de former des établissements à la Cavale, autre ville de la Macédonie, à 12 lieues de Salonique. La Cavale devint un lieu d'entrepôt pour les productions et les denrées

des villes voisines. On en retirait à peu près les mêmes articles que de Salonique, on s'y procurait surtout les moyens de faire sans risques des chargements de blé.

Le commerce de la Caravane était peu important à Salonique, car la situation de cette échelle, dans le centre des côtes de la Grèce, attirait de nombreux vaisseaux dans son port.

Au fond du golfe de Volo, à 20 lieues de Salonique, à 53 d'Athènes, à 114 de Constantinople, à 14 de Larisse, patrie d'Achille, et ancienne résidence de Philippe, roi de Macédoine, dans la province de Janna (la Thessalie,) est une autre échelle qui porte aussi le nom de Volo, et qui a un bon port. Là se tenaient des facteurs pour faire les commissions des négociants de Constantinople et de Smyrne; les bâtiments qu'on leur adressait étaient ordinairement chargés de blé et de cire.

Le plus grand débit des marchandises envoyés à Salonique avait lieu pendant les foires

établies à des époques fixes. Une de ces foires se tient dans le mois de mai, à Sélimnice, à 12 lieues de Salonique, une autre dans le mois de septembre, à Onzour-kouva qui est dans les environs, et une troisième dans le mois d'octobre, à Doglia, éloignée de deux journées de Salonique.

Aux approches de ces foires, les marchands du Pays qui sont presque tous arméniens, achettent les draps et les autres articles. C'est par eux que la Bosnie, l'Albanie, la Dalmatie, la Moldavie et la Valachie sont approvisionnées.

Le commerce d'exportation entre Salonique, la Cavale et Marseille s'élevait annuellement à peu près au chiffre de 3,000,000. et celui d'importation à 3,500,000 de 1783 à 1792. La valeur moyenne des exportations fut de 2,700,000, et celle des importations s'élevait jusqu'à 6,100,000.

Dans un autre endroit nous dirons tous les avantages que Marseille pourrait encore re-

tirer dans ses rapports commerciaux avec ces échelles.

La Morée était l'une des contrées de la Turquie Européenne où les Marseillais faisaient dans l'ancien temps le plus gros commerce; il n'en était pas de même peu avant notre première révolution. Les ravages des Albanais, les incursions des Mainotes, les vexations des Pachas s'opposaient alors sans relâche aux envois considérables qu'on aurait pu y faire, et à la sortie des productions du pays. Cependant les Marseillais y portaient quelques draps, du café du Cap et de la Martinique, de la cochenille, de l'indigo, des épiceries, des étoffes en or et en argent, des pelleteries, des soieries, des galons, des bijouteries, des velours, des coussins assortis faits à Lyon, des liqueurs, des sirops, des bonnets de Tunis, des beldaris d'Alep, de l'étain, du plomb à giboyer, du sucre et de la droguerie. Ils en rapportaient du blé, de l'orge, des légumes, des huiles, des raisins de Corinthe, des soies, du vermillon, de la

laine, des cires, des cordouans[1], des éponges fines, de l'avelanède[2], des peaux de lièvre, de la caramboche, du coton, de l'alizari.

CORYNTHE ne jouit pas d'un air pur. La rade n'y est tenable qu'en juillet, août et septembre, et même encore pendant ces trois mois, on est fort incommodé par le vent du nord; on peut alors faire mouiller les navires à Agrilo, bon port, situé vis-à-vis de Corynthe.

Cette ville ou plutôt ce village produit environ 2,000 barils d'huile très-propre à la fabrication des savons. Le blé qu'on en tire est réputé le meilleur de toute la Morée. On le vendait sur la mesure de vingt-cinq ocques, appelée *quillot*, dont quatre pouvaient faire la charge de Marseille. Les fro-

1 On appelle ainsi le cuir de peau de bouc ou de chèvre passé au tan.

2 L'avelanède est en général la cupule du gland de chêne, que l'on emploie dans quelques contrées pour le tanage des cuirs; mais c'est plus particulièrement celle du chêne Wélani.

mages qui font une partie du commerce de Corynthe sont chargés pour Malte, Naples et le golfe de Venise. La laine y est bonne mais peu abondante. Corynthe pourrait encore donner 7 ou 8 chargements de blé, et environ deux chargements de fromages. L'argent y était placé au change de 20 p. 0/0 l'an sur quelques maisons du pays. Le principal était remboursé en denrées.

Dans le golfe de Lépante, à 30 lieues de Tripolissa, on rencontre VOLSTICHE ; l'air qu'on y respire n'est par meilleur que celui de Corynthe ; mais sa rade est bonne. Volstiche peut produire de 5 a 600 barils d'huile, même qualité que celle de Corynthe, et 5 à 600 milliers de raisins, auxquels on préfère ceux de Patras. On pouvait y faire un ou deux chargements de blé et d'orge, et autant de raisins.

En 1766 Vosltiche fut abandonné par les négociants qui ne pouvaient plus y faire aucun placement avantageux.

PATRAS est à 30 lieues de Tripolissa, à 8

de Lépante, à 34 de Misitra ou Sparte. Quoique l'air y soit mauvais, toutes les nations fréquentent Patras dont la rade est vaste et sure. Les Juifs ont toujours formé une grande partie de ses habitants. Ils y faisaient autrefois un gros commerce d'exportation surtout avec les Marseillais; ce commerce consistait en soies, cuirs, cires, miel, fromages et huile. Patras donne année commune 2,000 barils de ce liquide. Les blés y sont d'une qualité inférieure. On y faisait trois ou quatre chargements de raisins. L'argent y était très-solidement placé au change de 20 pour 0/0 l'an.

Parmi les causes qui concoururent à l'ancienne prospérité du commerce de Patras, il faut compter le lin, le riz et la laine qu'on trouve abondamment dans le golfe. D'ailleurs ce golfe a, surtout du côté de la Roumelie, plusieurs ports et plusieurs rades très-propices pour les chargements des denrées.

Gastouni, sur la côte occidentale de la Morée, à 30 lieues de Tripolissa, fournissait

du blé qui n'est pas estimé, des laines grasses et sales, des fromages qui ont le goût du suif. Les graines de lin sont portées en Italie. CLARENCE, son échelle, distante de trois lieues, donne les mêmes productions qui, réunies, pouvaient à peine donner lieu à 20 chargements.

Très-dangereuse en hiver, la rade de Gastouni n'est fréquentée qu'en été. Il en est de même de celle de CATACOULO, située sur la même côte.

Tout auprès sont la rivière d'Orphée, LE BRIGO, CAYAFFE, d'où l'on peut tirer une cargaison de goudron, mauvaise qualité. SIDERO et quelques lieux voisins donnent du blé qu'on ne peut enlever que par bateaux et deux autres chargemens d'orge peu estimé.

L'ARCADIA ou *Arcadie*, à 25 lieues de Tripolissa, à 11 de Navarin, produit environ 8 ou 10 mille barils d'huile sale et peu propre à la fabrication des savons. Le transport en est fait par bateaux dans le port de Navarin, ou près de l'île de Prodon éloignée

de 4 à 5 mille. Autrefois on trouvait à faire des placements d'argent à Arcadie, chez les Agas, à raison de 20 pour 0/0, dont le remboursement se faisait en huile ou en blé. On pouvait y faire un chargement de fromages de 1,000 à 1,200 quintaux. La brise qui règne sur la plage même en été en éloigne les navires.

Navarin, petite ville de guerre dont le port est aussi bon que vaste, éloignée de 25 lieues de Tripolissa, de 7 de Coron, de 3 de Modon, fournit les mêmes huiles que l'Arcadie. Les négociants de Modon y ont des fabriques et des magasins. C'est là que Philatra, Ligoudista, Gargaillanne font porter leurs denrées. On peut y faire enlever 2,000 milléroles d'huile, deux ou trois chargements de blé, un ou deux d'orge, trois de fromages et un de laine mauvaise qualité.

Modon[1] a une rade très-bonne, fréquentée

[1] C'est l'ancienne *Méthone* sous les murs de laquelle Philippe, père d'Alexandre-le-Grand, perdit un œil d'un coup de

par les navires qui vont dans le Levant ou qui en reviennent. Eloignée de 25 lieues de Tripolissa, de 6 de Coron, de 38 de Naples de Romanie, de 2 de Navarin, la ville de Modon ne peut offrir au commerce que 2,500 barils d'huile assez bonne.

CORON située à 25 lieues de Tripolissa, à 15 de Misitra, à 7 de Navarin, est comme le rendez-vous des Français et des Grecs qui font le commerce du pays. Les maisons de Modon et de Navarin y vont négocier. Avant la descente des Russes on pouvait placer solidement à Modon et à Navarin environ 80,000 piastres au 15 et même au 20 p. 0/0 l'an; de Français à Français c'était au 12 p. 0/0. On était remboursé en huiles dont on faisait à Coron année commune 10 ou 12,000 milléroles. Le prix était fixé par la nation assemblée au mois de mars, c'est-à-dire trois mois après la récolte.

flèche décochée par Aster pendant le siége que ce roi faisait de cette ville; sur cette flèche étaient écrits ces mots : *A l'œil droit de Philippe.*

En 1767 cette récolte fut de 18,000 milléroles. Elle peut aller plus loin dans les années d'abondance, parce que la contrée de Mayne fournit 7 ou 8,000 milléroles; mais à Mayne on ne fait point d'avances. Dans le temps de la récolte on y envoie des facteurs avec de l'argent pour faire les achats qu'on fait passer à Coron par des bateaux. L'huile de Mayne est assez estimée pour le goût; elle est surtout plus belle que celle de Coron; celle-ci est peu propre aux savonneries.

Au fond du golfe de Coron se trouve la ville de Calamata qui produit de 1,500 à 2,000 milléroles d'huile aussi plus belle et plus propre aux fabriques que celle de Coron. Des bateaux la transportent dans cette ville, qui l'a fait acheter par ses commissionnaires.

Dans le golfe de Coron et à 4 lieues de cette ville se trouve encore Petalidy où se rendent les navires pour faire quatre ou cinq chargements de blé et d'orge. Ces grains arrivent des plaines de Nissy, d'Androusse et

autres villages, qui fournissent aussi le grain nommé *caramboche* dont les habitants font du pain; ce grain est ordinairement porté à Malte avec un peu de cumin, de miel, quelques figues de Calamata et de la cire. Les blés de Coron sont de mauvaise qualité et peu abondants.

MISITRA (c'est l'ancienne et célèbre Sparte) est à 12 lieues de Tripolissa, à 25 de Coron, de Modon et de Navarin. La rade de St.-Jean d'Eléos par où le commerce entre et sort, n'est tenable que pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août et septembre. C'est à Misitra et pendant le mois de septembre de chaque année que se tient la plus belle foire de la Morée; elle consiste principalement en soies, qu'on commence de tirer dès le mois de mai ou de juin, partie aux tours français nommés *Provençales* et *Opsi*, partie au grand tour propre pour l'Italie, la Barbarie et divers endroits du Levant.

Le terroir de Misitra du côté de la mer est d'une grande beauté. Eléos son échelle, pro-

duit environ 3,000 millèroles d'huile que les négociants achettent des propriétaires, du Vayvode (gouverneur) ou des Agas, au temps de la foire et dont ils font les avances. Les vendeurs s'obligent de le faire porter à Eléos en avril ou mai. Le printemps est plus favorable que toute autre saison, car si la rade d'Eléos n'est pas tenable en hiver, l'air en été est si corrompu que tous les équipages pourraient périr. Les miasmes mortifères dont l'air est alors rempli proviennent en grande quantité du voisinage d'une rivière où l'on fait rouir et laver le lin du terroir. Il est probable que l'expérience amènera, si ce n'est déjà fait, le changement de cette pratique.

L'huile d'Eléos a peu de corps; elle est verdâtre et ne peut servir à la fabrication des savons.

Avant 1771 on ne plaçait point d'argent au change à Misitra, dont le port fournissait pourtant cinq ou six chargements de blé qu'on achetait des Agas.

Naples de Malvoisie, à 18 lieues de Tri-

polissa, a un bon port et peut donner une exportation de 1,200 barils d'huile, mauvaise qualité et un chargement de fromages assez bons. Le blé n'y est pas beau.

NAPLES, *Napoli de Romanie,* à 10 lieues de Tripolissa, 19 de Misitra, 21 d'Athènes, a une rade bonne et sure. Cette ville donne une assez grande quantité de blés dont la majeure partie est mêlée d'orge. On y fait beaucoup de fromages. Les cotons produits par le terroir ou extraits des environs sont ordinairement chargés pour Malte; il en peut sortir annuellement 3,000 quintaux. Les maisons qui étaient établies à Naples de Romanie vers la fin du dernier siècle, se procuraient la presque totalité des denrées du terroir au moyen de quelques petites sommes qu'ils répandaient et des avances qu'ils faisaient. On plaçait solidement au change de 20 p. 0/0 l'an environ 50,000 piastres dont le remboursement se faisait en blés, pois-chiches, haricots et autres légumes. On chargeait dans le golfe de Naples tous les blés

fournis par les plaines de Tripolissa. Tout négociant pouvait les acheter des Agas de cette ville et les faire charger à l'échelle de Moulins, vis-à-vis Naples.

Tripolissa, centre et principale ville de la Morée, est aussi la résidence du Pacha ou d'un Mousseling, son représentant. Là aussi habitent beaucoup d'Agas de considération. C'est encore pendant plusieurs mois de l'année le rendez-vous d'un nombre considérable d'étrangers et surtout de Grecs et de Turcs. Le tribunal du Pacha était dans l'ancien temps le tribunal d'appel pour tous les habitants et en particulier pour les Français, qui n'ayant pu même en payant obtenir justice des autres tribunaux, venaient demander au Pacha la révision ou la cassation des jugements qui les avaient condamnés.

Au mois de mai de chaque année, on tient à Tripolissa une foire où se règlent les comptes des marchands de toutes les nations. C'est alors qu'on fait aux cultivateurs, aux

négociants, aux Agas, les avances nécessaires pour assurer la vente des denrées.

Tripolissa et ses environs produisent le plus beau blé de toute la Morée. On pouvait autrefois y placer des sommes considérables au 20 p. 0/0 chez les notables du pays; mais les Français qui ont voulu y faire des placements ont toujours souffert de grands préjudices, car les notables du pays gèrent dans la Morée les affaires du Grand-Seigneur; leurs deniers se mélaient tellement avec ceux du souverain, qu'ils avaient la plus grande peine pour obtenir payement, quelquefois il ne l'obtenaient pas du tout, heureux souvent de recevoir en échange de leurs deniers des denrées falsifiées.

Dans le golfe de Lépante se trouvent Livadie, Salone, Thèbes, qui peuvent donner au commerce beaucoup de blé d'excellente qualité.

Athènes, capitale de la Livadie, est située sur le golfe d'*Engia*, à 40 lieues de Misitra, à 53 de Larisse, à 130 de Cons-

tantinople. Son port est sûr ; l'air y est bon, on y vit longtemps, ses habitants sont bien faits, polis, mais intéressés et dissimulés. Aussi on ne doit traiter avec eux qu'avec la plus grande circonspection ; le terroir et les lieux circonvoisins produisent un blé excellent et une huile très-propre à la fabrication des savons.

La Morée, dans une des plus belles situations pour le commerce d'exportation, ne consomme pas elle-même au delà de 100 ballots de draps, année commune, mais il arrive quelquefois que 5 ou 600 ballots y sont importés, parceque les juifs font passer ces draps à leurs maisons de Larsa, éloignée de dix journées de Tripolissa et de cinq de Salonique. Plus voisines de la Morée, l'Italie et Venise ont toujours eu l'avantage dans la vente des draps qu'elles peuvent transporter en moins de temps et en moindres frais. Leurs étoffes en or et en argent y ont aussi plus de débit, non qu'elles soient meilleures, mais parcequ'elles sont plus

étincelantes. Le coup d'œil détermine les Turcs.

Tous les autres articles qui vont dans les grandes échelles abordent aussi , mais en petites quantités, celles de la Morée. Toutefois les envois les plus importants qu'on y fait sont en piastres ou en sequins , lorsque les circonstances mettent les espèces en circulation. Il est très-facile d'y réaliser des remises sur Constantinople.

D'après tous ces détails dont l'authenticité ne peut être revoquer en doute, on est fort étonné de voir dans les anciens tableaux du commerce , qu'en 1787, 88 et 89, les envois en marchandises de Marseille pour la Morée ne s'élevaient environ qu'à 400,000 liv. tandis que les retours dépassaient quelques fois un million. Cependant il y avait alors en Morée cinq maisons de commerce dont les facteurs étaient répandus dans tout le royaume.

Passons maintenant à l'île de Candie , connue sous l'ancien nom de l'île de Crète.

La Canée qu'on appelait autrefois Cydon est la principale échelle de Candie. Les négocians Français y éprouvaient souvent vers la fin du dernier siècle, l'insolence des nombreux janissaires, ce qui détermina la chambre de commerce de Marseille de demander au gouvernement Français la suppression du consul et du vice consul de Candie. Un agent fut chargé de ces deux officiers, innovation préjudiciable aux Français qui continuèrent de fréquenter l'île. Le Pacha, le Defterdar ou receveur général, le Cadi et le janissaire Aga se voyant frustrés de divers droits, leur firent ressentir les effets d'une injuste antipathie, incessamment funeste à leurs intérêts ; enfin la Canée devint encore le chef-lieu d'un consulat, et le commerce continua d'y introduire, ainsi que dans les autres échelles de l'île, les mêmes articles dont nous avons parlé dans les pages précédentes, mais en petite quantité.

La Canée, Spinalonga et Retimo, placée entre la Canée et Candie, fournissent un

vin excellent, des grains, des soies, un miel délicieux, et de l'huile qu'on achette d'ordinaire au comptant, avec les piastres iselotes et les caragrouks qu'on y envoie. Les facteurs des négocians font eux-mêmes à la Canée l'achat et l'embarquement des marchandises de retour sur les navires qu'on leur expédie. Lorsque Marseille faisait un commerce assez important avec la Canee, les négocians envoyaient à leurs facteurs ou commis des lettres de change ou de crédit pour couvrir les fonds nécessaires au payement des objets exportés. On y faisait la caravane avec les échelles de Souze, de Dernis, de Benghasi, situées sur les côtes de Barbarie les plus voisines de l'Egypte, et avec Constantinople, Alexandrie et Rosette.

L'île de Candie est à 500 lieues de Marseille, 200 de Constantinople, 130 de Damiette et 100 de Chypre. Lorsque les Français y avaient en 1787 et quelques années après deux maisons de commerce, on évaluait à 400,000 liv. les envois annuels faits à

cette île, et à 700,000 liv. les objets de retour. Aujourd'hui il y a quatre maisons et le commerce n'ést pas plus considérable s'il ne l'est moins.

Telles sont les principales échelles que les Marseillais fréquentent encore dans le Levant; celles de la Morée furent troublées en 1770 par la descente des Russes. Les principaux intéressés aux pertes que le commerce essuya alors étaient Marseillais; ils sollicitèrent une indemnité auprès du roi de France. L'intendant de Provence et le Baron de Folt furent nommés inspecteurs de la vérification ordonnée, dont le résultat fut un droit de 8 p. 0/0 en entrée et en sortie surtout le commerce du Levant. Le produit de cette imposition fut réparti au sol la livre entre les perdants; mais ce moyen d'indemniser des négociants malheureux auxquels tout le commerce français devait s'intéresser, fut anéanti un an après, sur la réclamation du commerce de Marseille. Les maisons de la Morée

qui avaient éprouvé les plus grandes pertes, n'en retirèrent qu'un huitième.

COMMERCE D'EGYPTE.

Les anciens et les nouveaux documents que l'on peut consulter sur le commerce d'Egypte apprennent que ce commerce se faisait et se fait encore par les ports d'Alexandrie, de Rosette et de Damiette, d'où les marchandises d'Europe étaient transportées au Caire par des bâtiments qui remontent le Nil en trois jours. Ces marchandises étaient en partie consommées au Caire, partie à Alexandrie et à Damiette; des caravanes portaient

le reste à Suez , à la Mecque , à Médine et jusque dans l'Abyssinie.

Les draps étaient la principale partie des envois faits en Egypte où l'on recherche toutes les qualités ; on y faisait encore passer de la cochenille , du café de l'Amérique , des étoffes de Lyon , du poivre , de la canelle , du girofle , du papiers , du plomb , de l'étain , des merceries , des quincailleries , du fer , et beaucoup de liqueurs.

Le commerce de sortie qui se fait principalement par le Caire consistait en café de Moka , saffranum , séné de Said et de la Mecque , cuirs de toute espèce , toiles grossières bleues et blanches , dimites , cotons en rame et filés , drogues des Indes et de l'Arabie , et en divers autres articles dont les uns sont produits par le Caire , et les autres sont tirés d'Alexandrie et de Rosette. Les négociants du Caire en donnent la commission aux facteurs qu'ils ont dans ces deux échelles , et qui n'ont d'autre travail que ce facturage.

Rosette ou Raschit, anciennement Canope, à dix lieues d'Alexandrie, est une échelle beaucoup plus importante que celle-ci ; elle doit cet avantage au canal qui vient du Caire et sur lequel on embarque les marchandises d'entrée et de sortie.

Damiette, éloignée de 40 lieues du Caire, de 50 d'Alexandrie, de 31 de Rosette, est située sur l'une des bouches orientales du Nil. Son terroir est fertile, mais sa rade est d'un mouillage dangereux ; après le Caire, c'est la ville la plus riche de l'Egypte et la plus importante pour le commerce. On y exportait annuellement jusqu'à quinze chargements de riz.

Le commerce d'Egypte fut longtemps sujet à de grandes variations auxquelles les intrigues et l'ambition des Beys ses gouverneurs donnaient lieu. L'expédition que le Capitan-Pacha y fit en 1786 et qui fut suspendue en 1787 au mois de juillet, par une trève intervenue entre lui et les Beys Ibrahim et Amurat, rétablit le calme pendant

quelque temps ; mais ce calme contribua peu à la prospérité du commerce, car on craignait non pas sans motifs, qu'une fois que le général Turc se serait retiré, ses Beys n'entrassent au Caire pour se venger sur les habitants de la soumission avec laquelle ils avaient été obligés de recevoir les troupes ottomanes envoyées par le Capitan-Pacha ; dans un pareil désordre, les étrangers, les commerçants surtout devaient avoir beaucoup à souffrir.

La nation Française et le Consul général eurent leur résidence au Caire jusqu'en 1777, à cette époque, et à cause des vexations, ou pour me servir de l'expression consacrée, des *avanies* incessantes exercées par les fonctionnaires Egyptiens, le Consulat fut transféré à Alexandrie avec toutes les dépendances commerciales. Cependant quelques établissements français restèrent au Caire où ils espéraient se maintenir sous la protection du Consul ; mais la chambre de commerce de Marseille pour alléger les charges aux-

quelles étaient assujettis ces établissements par suite des *avanies* , et qui ne s'élevaient pas à moins de 63,000 liv. tournois[1], fut obligée de consacrer annuellement une somme de 10,000 fr. pour être distribuée en présents aux autorités égyptiennes, qu'on se flattait par là de rendre favorables aux négociants français.

La masse des envois et des retours a beaucoup varié ; les uns et les autres furent souvent de deux millions , souvent aussi en dessous de cette somme. Toutefois avant 1783 on évaluait les exportations de Marseille à 2,500,000 liv. et les importations à 3,000,000 ; de 1783 à 1792 les premières furent de 3,120,000 liv. et les secondes de 3,450,000 liv. ; alors il n'y avait en Egypte que quatre maisons de commerce établies à Alexandrie, aujourd'hui il y en a quinze cautionnées. (Juliany.)

1 M. Jules Juliany.

COMMERCE DE BARBARIE.

Indépendamment des échelles que Marseille fréquente dans le Levant et l'Egypte, elle fait aussi un commerce suivi, quoique moins considérable, avec quelques autres échelles des Etats Barbaresques. Ce commerce en entrée se compose d'une partie des objets qui vont dans les échelles du Levant; il consistait pour la sortie, en laines, grains, légumes, huiles, olives, figues, saffran, raisins secs, cire, miel, fer, bestiaux, alun, bonnets, toiles de coton, de lin, étoffes de soie, camelots, plumes d'autruche, or en poudre, dents d'éléphant, indigo, dattes,

cuirs, étain, cuivre, peaux de chèvre, corail, etc.; burbes, rubis, doublas, monnaies du pays, et enfin monnaies étrangères, car en Barbarie celles-ci sont plus abondantes que les autres.

Les ports de TRIPOLI, de TUNIS, d'ALGER sont les plus fréquentés. Ils ne donnent à la vérité qu'une petite quantité des objets dont nous venons de parler; mais il convenait de les faire connaître tous pour que le lecteur eût une idée du commerce qu'on peut faire avec ces contrées, aujourd'hui surtout que la France gouverne le Royaume d'Alger, sa conquête.

Les terres de TRIPOLI, dans toute l'étendue de cette souveraineté, sont productives, mais la culture en a été jusqu'à présent fort négligée et même abandonnée, à cause des courses des Arabes qui les dévastent et par la crainte où sont les Tripolitains de passer pour riches, crainte que tout gouvernement despotique inspire et justifie.

Deux fois l'année, des caravanes arrivent

du Royaume de Fez à Tripoli et y amènent des nègres, des négresses et des esclaves au nombre de 2,000, s'il faut en croire Moreau de Jonnès[1], et d'après cet auteur, M. Jules Juliany[2]. Les mêmes caravanes apportent à Tripoli de la poudre d'or, des dents d'éléphant et divers autres articles dont l'exportation serait considérable si Marseille pouvait y former de bons établissements ; mais jusqu'à ce jour il n'y a eu à Tripoli qu'une maison française. Toutefois il faut ajouter que les négociants qui ont entrepris d'établir des maisons à Tripoli ont été obligés d'y renoncer par la pauvreté, la mauvaise foi des habitants et surtout à cause du défaut de protection. Contraints de vendre à crédit les articles qu'ils recevaient, il leur arrivait plus d'une fois de ne pas en recevoir le payement; d'un autre côté ils ne pouvaient que très-difficilement, même en faisant des avances, se procurer les productions du pays.

1 *Du commerce au XIXe siècle*, tome 2, page 143.

2 *Essai sur le commerce de Marseille*, page 266.

L'échelle de Tripoli est aussi fréquentée par des bâtiments caravaneurs, qui y portent de gros draps, des quincailleries, quelques étoffes de soie et des liqueurs. L'entrée de ces marchandises peut être évaluée à 50,000 fr. annuellement. Ces caravaneurs chargent suivant l'occasion pour leur retour, du blé, de l'orge et des légumes dans les rades foraines, en prenant les plus grandes précautions pour leur sûreté. Le sené, les dattes et la barille[1] sont aussi quelqufois des objets de retour, et ce retour peut être évalué annuellement de 60 à 80,000 fr.

Nous ne terminerons pas cet article sans faire connaître le règlement convenu le 13 août 1831, entre le Consul-général de France et le Bey de Tripoli. En voici les articles essentiels à retenir :

Art. 1er. Les droits d'importation et d'ex-

1 La *barille* est une soude très-estimée que l'on compose avec les cendres de plusieurs herbes qui croissent au bord de la mer.

portation en général, sont et restent fixés à 3 p. 0/0 de la valeur.

Il ne sera perçu aucun droit sur l'introduction des munitions de guerre, des comestibles et des objets de construction navale.

Les sujets tripolitains payeront le droit d'importation de 3 p. 0/0 sur la valeur de toutes les marchandises, excepté les souliers, les plats et bassins de bois, planches de noyer, cuillers, cuirs et peaux provenant du Levant, qui sont assujettis à un droit de 6 p. 0/0 de leur valeur.

Art. 3. Les monopoles ou *appaltes* de la viande, du charbon, du biscuit, du savon sont abolis et annulés.

Art. 6. Tout sujet étranger et tripolitain pourra fabriquer du savon en payant le droit d'une piastre forte et demie par quintal.

Art. 8. A l'avenir la fabrication de la soude pourra être faite par tous les sujets étrangers et tripolitains, moyennant le droit de

20 cent. de piastre forte par quintal, payable par les fabricants.

Art. 9. Le droit de consommation sur le sel est d'une demi-piastre forte par neba.

Art. 10. Le droit sur les tentes du bazar hors de la ville, est fixé à 8 cent. par tente.

Art. 11. Le droit de la *porte* ne sera point perçu sur les étrangers qui ne sont assujettis qu'au seul droit de 3 p. 0/0 de la valeur qui se paie à la douane de la porte de la marine.

Art. 14. Un tribunal nommé par S. A. le Pacha et composé moitié de Tripolitains et moitié d'étrangers, prendra connaissance de toutes les plaintes pour les infractions et contraventions du présent règlement, dont il maintiendra l'observation rigoureuse.

Tunis et ses dépendances ont eu dans le dernier siècle et depuis, des souverains qui ont encouragé et protégé le commerce ; aussi les Tunisiens, de corsaires qu'ils étaient auparavant, sont devenus des négociants d'une grande intelligence.

Ce Royaume produit du blé, des légumes,

de l'huile, des laines en abondance, des cuirs, de la cire et des cendres.

Marseille n'y portait autrefois que des draps, de la cochenille, de l'indigo, du savon, du café, des laines d'Espagne et divers articles de ceux qui entrent dans les importations faites dans le Levant; mais alors les Français n'avaient à Tunis que six maisons de commerce, tandis qu'à présent nous en comptons seize cautionnées. Alors aussi Marseille n'expédiait pour Tunis que 18 ou 20 bâtiments, quelquefois davantage, lorsque les récoltes en huiles et en blés étaient abondantes.

Nos envois s'élevaient année commune à	1,500,000 f.
Nos retours à	1,600,000
Somme de ce mouvement commercial . .	3,100,000 f.
De 1783 à 1792 la valeur moyenne des exportations était de	2,200,000 f.
Celle des importations de	1,440,000
Total réuni	3,640,000 f.

Ainsi déjà en 1792 on remarquait annuellement une augmentation sensible dans les

résultats de nos rapports commerciaux avec Tunis. Depuis ce commerce continua de prospérer, malgré le monopole exercé par le Bey de Tunis et l'altération du titre des monnaies. Mais après la conquête d'Alger l'influence française a obtenu les plus heureux résultats. Il y eut d'abord le 8 août 1830 un traité avec le Bey de Tunis. « L'abolition du monopole, la liberté du commerce des produits du sol et par conséquent le respect de la propriété furent formellement stipulés. Malheureusement ce traité ne fut pas complètement exécuté. Le monopole fut maintenu sur les cuirs et les cires; il fut même étendu aux laines qui jusqu'alors n'y avaient pas été assujetties. Dès-lors les réclamations du gouvernement français ont eu un plein succès. La liberté a été ouverte au commerce », et cette liberté si Marseille sait la mettre à profit, est un des plus beaux éléments de ses prospérités actuelles et à venir.

N'oublions pas de dire en terminant ce sujet qu'il existe à Tunis une manufacture

de la plus haute importance. C'est celle qui a pour objet la fabrication des bonnets de laine propres à la coiffure des Turcs, qui aujourd'hui pourtant préfèrent ceux qui leur viennent de France dont l'industrie est parvenue à imiter parfaitement ceux de Tunis.

Nous voici à ALGER. Voyons d'abord quels étaient anciennement les rapports commerciaux de ce Royaume avec la France et plus particulièrement avec Marseille.

Jusqu'à nos jours le commerce n'a jamais eu à Alger la même importance ni la même activité qu'à Tunis. Cependant l'exemple des Marseillais a instruit les Algériens qui venaient fréquemment avec les juifs devenus leurs compatriotes, apporter à Marseille les productions de leur pays. On peut donc raisonnablement supposer que le commerce d'Alger avec Marseille aurait fait longtemps avant que la valeur de nos soldats eût conquis ce Royaume, les progrès les plus considérables, si les guerres presque continuelles soutenues par la régence contre l'Es-

pagne, n'eussent arrêté l'accroissement de ce commerce.

On retirait anciennement d'Alger et d'une partie des terres qui en dépendent, des blés, des légumes, de l'huile, des laines surges et pelades, des cuirs en poil, de la cire, et une quantité de plumes d'autruche. A cet égard faisons quelques observations qui se rattachent essentiellement aux plumes d'autruche.

Les juifs qui s'étaient mis seuls en possession de ce genre de commerce, faisaient passer les plumes d'autruche à Livourne d'où elles étaient distribuées dans les différentes contrées de l'Europe. Celles de Tunis sont inférieures en beauté et en bonté à celles d'Alger. Le Sénégal en fournit aussi ; ce sont les moins estimées, les plus belles se vendaient 400 liv. le cent, les autres depuis 200 jusqu'à 40 liv.; le prix des petites plumes ou plumes vierges était depuis 40 jusqu'à 15 piastres la liv. Mais il faut savoir qu'on arrache les grandes plumes dans les mois de

juin et juillet, sans tuer l'autruche, tandis que pour avoir les petites il faut tuer cet oiseau ; celles-ci sont noires ou grises ; les noires appartiennent au mâle, les grises à la femelle.

Les plumes d'autruche exigent les plus grands soins dans l'apprêt : d'abord on les savonne, ensuite on les plonge dans de l'eau presque bouillante où l'on a mis du blanc d'Espagne. L'indigo et le souffre les rendent bleuâtres; les plumes entièrement blanches ne prennent pas facilement le noir, mais très-bien les autres couleurs ; on emploie le saflor pour leur donner une couleur rose.

Les navigateurs Marseillais portaient à Alger des draps, de la cochenille, du sucre, du café, du fer blanc, du fer en barres, des planches et des peignes.

Ces envois, non compris les piastres, pouvaient être évalués annuellement à	100,000 liv.
Les retours ne passaient pas.	300,000 liv.
Total des importations et exportations	400,000 liv.

Ce chiffre peu élevé n'a rien d'étonnant lorsqu'on sait que de trois maisons de commerce que nous avions à Alger avant 1787, une seule put se maintenir ; la concurrence des juifs fit tomber les autres.

Devons-nous maintenant considérer le royaume d'Alger, notre royaume d'Alger, L'ALGÉRIE FRANÇAISE, dans ses rapports commerciaux avec la France, avec Marseille ? Mais notre conquête restera-t-elle notre conquête ? Parviendrons-nous à coloniser Alger ? Parviendrons-nous à l'abri de notre drapeau conquérant, à y faire régner nos lois, nos mœurs, notre civilisation ? Parviendrons-nous enfin à rester maître de ce que nous avons acquis par le droit sacré des nations, le droit d'une guerre juste, le droit d'une victoire glorieuse ? L'honneur du nom Français l'exige ; l'intérêt matériel de la France et le commerce de Marseille qui est l'élément le plus actif, le plus efficace de cet intérêt général le réclament : et cependant nous sommes encore dans la

perplexité d'un doute politique, nous vivons au jour le jour, au milieu des secrets d'une diplomatie désolante. Pourquoi ces hésitations de la part de nos gouvernants ? La réponse n'est pas facile. Osons toutefois dire ici toute notre pensée, et pour cela voyons les choses d'un peu haut. Suivons dans ses progrès la rivalité anglaise.

Dès le commencement du 18e. siècle en 1707, l'Angleterre voulait Toulon, et l'invasion de la Provence fut arrêtée à Londres par la reine Anne. Les flottes combinées d'Angleterre et de Hollande sous le commandement de Schowel, désolèrent nos côtes dans le temps que Victor Amédée II duc de Savoie, pillait, ravageait, incendiait nos villes et nos villages [1], mais cette terrible coali-

[1] On compte 29 villes ou villages qui furent dévastés, brûlés, ou au moins imposés, ce furent : Belgentier, Besse, Brignoles, Cannes, Carnoulles, Cagnes, Cuers, Flassans, Fréjus, Gonfaron, Grasse, les Arcs, le Broc, le Canet, le Luc, le Muy, la Roque, Néoules, Pignans, Saint-Laurent, Saint-Maximen, Seillons, Solliès, Tourves, Traux, Valauris, Vence, Vidauban, Ville-neuve.

tion vint succomber sous les murs et dans la rade de Toulon ; graces à la vaillance des Provençaux, des Toulonnais et de l'armée française, que commandaient le Maréchal de Tessé, Grignans, Besou, Dilon, Mongou et Goësbriand.

En 1746, nos ennemis qui avaient voulu en 1707 ruiner de fond en comble Toulon et son arsenal, manifestèrent les mêmes projets, et y renoncèrent avec plus de promptitude.

En 1756, un moment notre marine se releva et procura à la France le triomphe de la prise de Mahon et de la défaite de l'amiral Bing.

En 1778, elle vit s'embarquer sur ses vaisseaux d'Estaing et Suffren qui, dans la guerre américaine, balancèrent la puissance anglaise et rendirent la nôtre son égale..... Mais le cours de nouveaux évènements amena des chances fatales à la marine française.

En 1793 les Anglais profitant de nos troubles civils réussirent à pénétrer à Toulon qu'ils ne quittèrent à travers l'incendie allu-

mé par eux, qu'*avec le regret de n'avoir pas détruit entièrement les vaisseaux et l'arsenal.* [1] Plus tard encore Toulon vit avec douleur à Aboukir et à Trafalgar, périr ses vaisseaux et ses enfants. Malgré ces désastres qui ne furent pas sans éclairs de gloire, la marine française devait tôt ou tard montrer à nos fiers rivaux, qu'elle aussi pouvait tenir glorieusement les clefs de l'Océan.

Ici arrêtons-nous un instant et raisonnons avec les faits dont la voix est si persuasive.

Lorsqu'on fait attention que la marine française fut presque nulle jusqu'à Louis XII, que lorsque Louis XIV monta sur le trône nous n'avions qu'un très-petit nombre de vaisseaux et deux ports simplement ébauchés, Brest et Toulon, et que cependant dès l'année 1669 nos forces maritimes se composaient déjà; 1°. de 30 vaisseaux de ligne, dont deux de 130 canons, un de

[1] *Guide Toulonnais*, 1829.

120, deux autres de 110 ; 2°. de 41 vaisseaux magnifiques depuis 45 jusqu'à 60 canons ; 3°. enfin de 17 frégates, 5 tartanes, 6 galiotes et d'une grande quantité de galères.

Lorsqu'on sait qu'aux ports de Brest et de Toulon, il fallut ajouter Rochefort, Lorient, et plus tard Cherbourg, et que dans ces ports l'on voyait déjà sous Louis XIV jusqu'à 100 vaisseaux de ligne avec un nombre au moins égal de vaisseaux inférieurs.

On ne peut retenir son indignation contre l'esprit anti-patriotique, qui après Louis XIV paralisa les plus beaux élans de la Monarchie française.

On ne peut s'empêcher de reconnaître les profondes méditations de nos rois, et surtout de Louis XIV, qui ne fut peut-être le plus grand depuis Henri IV que parce qu'il avait pu donner à l'unité monarchique toute sa puissance, et parce que, je ne crains pas de le dire, il n'eut pas à lutter comme ses succes-

seurs, corps à corps avec les passions désorganisatrices.

Les vues de la monarchies étaient larges et dignes d'un peuple qui voulait se placer à la tête de la civilisation du monde ; elles avaient pour but de nous mettre en état de disputer aux Anglais l'empire des mers. Nulle autre opinion n'est possible en présence des faits positifs que nous venons seulement de rappeler, connus qu'ils sont de tous les hommes instruits et faciles d'ailleurs à vérifier dans les archives nationales.

Qu'on ne s'étonne donc plus de l'éternelle rivalité de la nation Anglaise, se montrant hostile alors surtout que notre importance maritime s'élève et semble menacer sa rivale.

Eh ! n'oubliez pas qu'aucun gouvernement n'a pu et voulu plus humilier les prétentions insulaires que ne l'a fait la monarchie française ; déjà vers le milieu du 17e siècle, cette monarchie après avoir successivement retiré les forces maritimes de la France, et avec elles et par elles les autres

prospérités du royaume ne voulait point que le pavillon français s'abaissât devant le pavillon anglais..... Envain le conseil de Charles II insistait sur ce prétendu droit que la force, l'industrie, et le temps [1] avaient donné aux Anglais ; Louis XIV écrivit au comte d'Estrade son embassadeur à Londres : « Le roi d'Angleterre et son chancelier peuvent voir quelles sont mes forces ; mais ils ne voient pas mon cœur. *Tout ne m'est rien à l'égal de l'honneur.* » Paroles immortelles qui devraient être écrites en caractères ineffaçables dans tous les portefeuilles des ministres du gouvernement français, actuels et futurs !

Et depuis Louis XIV, étudiez les évènements.....

Celui dont le nom prestigieux résume tant d'illustrations, tant de gloires, mais aussi hélas! tant de malheurs, Napoléon-le-Grand voulut, et il le pouvait, disputer à l'Angle-

1 Voltaire. *Siècle de Louis XIV.*

terre le sceptre de l'Océan.... Son tombeau fut Ste.-Hélène, prison maritime dont le cabinet tenait les clefs. Un ministre de ce cabinet disait plus tard : « Qu'on ne saurait douter que même encore en 1814, l'année à la fin de laquelle la dynastie des Bourbons fut rétablie, sa nation n'eût conclu un traité de paix avec Bonaparte *si ses prétentions eussent été modérées.* »

Ces paroles étaient écrites par Canning au ministre de Ferdinand VII lorsque celui-ci invoquait la lettre et l'esprit des traités de 1814..... Ainsi l'usurpation de Bonaparte, ses conquêtes qui avaient mis tous les rois de l'Europe aux genoux de la France ne pesaient nullement dans la balance diplomatique de notre ennemie *naturelle*[1]. Les prétentions du conquérant empêchèrent seules un traité de paix en 1814.

Or quelles étaient par rapport à Londres

1 Dans son *Siècle de Louis XIV*, Voltaire appelle aussi l'Angleterre l'ennemie *naturelle* de la France.

les prétentions de l'empereur des Français, sinon celles qui avaient pour but de donner à notre marine une prééminence au moins égale à celle des Anglais ?

Malheur donc, oui malheur à nos monarques, usurpateurs ou légitimes, (peu importe à la nation anglaise) qui même sans but offensif parviendraient à obtenir cette prééminence maritime! La diplomatie de l'Angleterre est un vaste et mystérieux arsenal où à défaut de motifs assez plausibles pour faire une guerre ouverte, on trouve toujours des mines d'or pour faire la guerre occulte des corruptions politiques.

Mais voyez jusques au bout...... La vieillesse de Charles X venait de rappeler en 1829 les plus beaux siècles de nos gloires. A sa voix, des prodiges inouïs s'opèrent dans nos ports. En peu de jours la rade de Toulon devient une forêt de mâts ou plutôt un centre de volcans mobiles qui doivent aller porter la destruction et la mort chez l'insolent Africain. Duperré commande, et sa rare habileté

fait sortir de cette rade, dans un ordre parfait et aux cris d'admiration d'un peuple immense, cette flotte formidable.

Ce déploiement extraordinaire de forces navales qui prouvaient tout ce que *pouvait* la France lorsqu'elle *voulait*, avait sans doute effrayé les fiers insulaires, car nous savons tous leurs efforts pour empêcher la guerre d'Afrique, efforts tombés impuissants devant la volonté d'un roi de France, si puissant lui-même alors qu'il venge l'honneur national offensé.

Cependant le débarquement s'opère; nos vaisseaux enfantent des bataillons dont rien n'égale l'ardeur, si ce n'est, pourquoi le tairai-je? celle de leur généralissime, du brave Bourmont. Méprisant la calomnie qui le poursuit depuis longues années et doit, d'accord avec une ingratitude inconcevable [1], le

[1] D'autres que moi ont déjà vengé le général Bourmont de la calomnie relative à sa prétendue trahison ; ainsi je dois me taire à cet égard ; mais je dirai hautement qu'on l'a payé d'ingratitude après la conquête d'Alger, et que cette ingratitude est politique-

poursuivre encore après le plus beau fait d'armes des siècles modernes; Bourmont conduit nos troupes à l'assaut, à la gloire, au triomphe. Le Royaume d'Alger jusques là inexpugnable, est conquis en moins de temps qu'il n'en faudrait pour raconter les actions héroïques dont il fut le théâtre.

Neutres en apparence pendant la guerre, les Anglais sont-ils ensuite restés inoffensifs? Qui oserait répondre affirmativement? Alger conquis était un fleuron inestima-

ment inconcevable. En effet pour ennemi qu'on soit de ce chef, on ne peut disconvenir que la conquête d'Alger ne lui soit due en partie comme généralissime de notre armée qu'il commandait en personne, donnant l'exemple du courage et du dévoûment. Qui le croira pourtant? Depuis la conquête on a énuméré sur les murs d'enceinte du beau jardin des Invalides d'Avignon toutes les gloires françaises de la République, de l'Empire, de la Restauration, le nom seul du général Bourmont est oublié.... Qu'est-ce à dire? Si après la prise d'Anvers et de Constantine une révolution se fût opérée en France, n'y aurait-il pas eu ingratitude d'oublier les héros de ces deux beaux faits d'armes? Aurait-il fallu oublier que les fils de Philippe I[er] se sont montrés dignes d'être princes français? Non sans doute. L'esprit de parti n'a qu'un temps, et l'histoire sage et vraie doit toujours venger nos héros, quels qu'ils soient, de l'injustice des partis.

ble que le monarque et la bravoure de nos guerriers de terre et de mer léguaient à la couronne de France, qui doit être si glorieuse de le conserver. Pour les Français et surtout pour les Provençaux, les Toulonnais, les Marseillais, les Arlésiens et tous les marins, négociants et armateurs de nos côtes maritimes, c'était la liberté, l'extinction de la piraterie, la source de gloires nouvelles et de prospérités inconnues; c'était en un mot la clef de l'Océan.

Mais tout-à-coup au milieu de l'ivresse nationale et des applaudissements universels, une révolution éclate au sein de la capitale, et de cette révolution maîtrisée par le chef d'une nouvelle dynastie, on voit surgir des hommes qui osent en face de l'assemblée nationale, en face de la France entière proposer d'abandonner Alger en faveur de l'Angleterre.....

J'expose sans commentaires ce fait dont nous avons tous été les témoins, et je sens encore, malgré les douces influences de la paix que

le chef actuel de l'état sait maintenir envers et contre tous, je sens tout mon sang de français et de provençal qui bouillonne d'indignation. Que sera-ce lorsque l'histoire libre de toute gêne fera aux Français à venir les observations douloureuses qui résultent de ce fait?

Cependant le génie de la France a triomphé des passions mauvaises. L'Algérie restera nôtre. Espérons-le du moins, car nos colons la civilisent incessamment, et la victoire secondant la bravoure de nos soldats, le dévoûment de l'illustre Damrémont et l'intrépidité d'un prince français qui jeune encore a montré qu'il était digne du sang bourbonnien qui coule dans ses veines, la victoire ai-je dit, nous a ouvert les portes de Constantine. Oh! répétons-le toujours : *Dieu protége la France!*

Autrefois dans le temps des guerres de Carthage contre Rome, et même pendant la paix, un vieux Romain qui avait voix délibérative dans les assemblées publiques, ajou-

tait toujours à son vote, quel qu'en fut l'objet : *Et censeo delendam Carthaginem*, détruisons Carthage. Pour moi, si j'étais admis aux chambres françaises, ou seulement à la chambre de commerce de Marseille dont les délibérations ont aussi tant de puissance, je ne quitterais jamais mon siége sans m'écrier: *Conservons Alger quand même*....... quand même les Anglais cesseraient d'être nos amis, parce qu'ils ont trop d'intérêt à être nos ennemis secrets lorsqu'ils ne sont pas nos ennemis découverts.[1]

Telle est mon opinion sur la question de l'Algérie. J'ai dû la formuler avec toute la franchise et l'indépendance d'un écrivain qui veut, avant tout, l'intérêt d'un pays auquel il a voué sa plume et toutes ses affections.

Mais arrivons à d'autres objets non moins importants.

1 Ces paroles étaient écrites avant la réception triomphale faite par les Anglais à notre illustre maréchal Soult. Cet enthousiasme inouï de l'Angleterre pour un général de France est de bon augure pour les deux nations. Puissions-nous, puisse le maréchal lui-même n'avoir jamais à dire des Anglais :

Quiquid id est, timeo danaos et dona ferentes !!!

COMMERCE

AVEC UNE PARTIE DE L'AFRIQUE,

CONNUE AUTREFOIS

SOUS LE NOM DE CONCESSIONS D'AFRIQUE.

L'établissement des Français sur la côte de Barbarie, qu'on appelait *Concessions d'Afrique*, remonte à une époque assez ancienne.

Deux négociants de Marseille, Thomas Lenche et Carlin Deidier, entreprirent dans le XV[e] siècle la pêche du corail dans le golfe

de Stora, voisin de celui de Bone, et obtinrent de Soliman II la permission de s'y établir.

Après eux un autre négociant du nom de Moissa soutint l'entreprise. La concession lui en fut donnée par Mehemet III et Achmet II, son fils. Telle est l'origine des établissements connus sous le nom de *Concessions d'Afrique*.

La concession de la pêche du corail et du poisson fut confirmée en 1606 dans les capitulations signées par Henri IV avec le Grand-Seigneur.

En 1628 Louis XIII fit passer en Barbarie un ingénieur chargé de bâtir un fort ou comptoir entre Bone et le cap Nègre, endroit qui n'était pas seulement propre à la pêche du corail, mais encore à l'extraction des blés, des cuirs, de la cire et de très-beaux chevaux. Aussi les Arabes apportèrent quelques obstacles à la construction de ce fort, qui ne fut achevé que deux ans après. Il reçut le nom de BASTION DE FRANCE.

Des compagnies françaises s'y formèrent successivement pour la pêche du corail et le commerce des denrées. Elles éprouvèrent des revers et furent obligés d'abandonner leurs entreprises. Les Anglais se mirent à leur place et y restèrent jusqu'au traité que Louis XIV força le Régence d'Alger de signer en 1688.

Un des principaux articles de ce traité voulut que les Anglais évacuassent tous les établissements occupés par eux sur la côte du royaume d'Alger et que le privilége exclusif de ces établissements fut donné à une compagnie française. Alors effectivement il s'en forma une sous le nom d'*Hely et Compagnie*, qui pour se maintenir en paix dans son établissement signa en 1694 avec la Régence un traité que Louis XIV autorisa. Elle obtint le privilége absolu de tous les autres nationaux français et étrangers, pour faire le commerce dans les concessions, et des concessions en France. Ce privilége passa

aux différentes associations qui succédèrent à celle de Hely.

L'époque de 1694 fut donc celle qui donna une forme positive, une consistance plus marquée à l'établissement des concessions d'Afrique. Le traité de 1694 renouvelé et ratifié quatorze fois depuis cette année par les deys à leur avènement; le traité signé en 1714 par le sieur de Mastre, agent de la compagnie à Bone avec le bey de Constantine, pour le règlement du commerce de Bone; l'arrêt du conseil du 20 novembre 1730, sont les titres principaux en vertu desquels la compagnie fit le commerce exclusif à Bone, au Collo, à Tabarque et à la Calle, qui était le chef-lieu des concessions. Dans les autres places il n'y avait que des comptoirs.

La Calle était une propriété particulière de la compagnie qui la fit bâtir, forcée qu'elle fut par les maladies épidémiques et l'intempérie de l'air d'abandonner le bastion de France, son premier établissement d'où elle

avait tiré son ancien nom de *Compagnie du Bastion de France.*

Réunie à la compagnie des Indes jusques en 1730, la compagnie du Bastion fut alors rendue au roi, qui en donna le privilége à une association formée sous le nom de *Jacques Auriol.* Elle fut recrée en 1741, sous le nom de *Compagnie Royale d'Afrique*, avec un capital de 1,200,000 fr. partagé en 1,200 actions de 1,000 fr. chacune. La chambre du commerce de Marseille, autorisée à s'y intéresser pour 300 actions, fut constituée garante du dividende des actions, réglé à 6 p. 0/0 par année. Quatre députés pris dans le sein de cette chambre, son archiviste, un directeur principal et l'inspecteur du commerce du Levant qui fut nommé président de l'assemblée, formèrent l'administration de la compagnie, qui tenait au département du ministre de la marine. En 1780 le nombre des députés de la chambre, directeurs de la compagnie, fut réduit à trois, à cause

du changement survenu dans la constitution de la chambre du commerce.

La Calle, qui était ainsi qu'on vient de le voir le principal établissement de la compagnie, est située sur un rocher aux extrémités des royaumes d'Alger et de Tunis. Le mouillage le plus voisin n'est qu'une crique où peuvent à peine être reçus à la fois quatre ou cinq navires de 120 ou 130 tonneaux. Un grand nombre de tribus arabes sans demeure fixe, rôdent sans cesse dans les environs de la Calle, s'arrêtant sous des tentes dans les campagnes. La compagnie payait à ces peuples vagabonds des redevances annuelles réglées par le traité de 1694.

Le comptoir de la Calle était dirigé par un gouverneur, un inspecteur, un chancelier et huit ou dix autres officiers. La compagnie y entretenait soixante soldats et environ 400 hommes, tant pour la pêche du corail que pour les travaux journaliers de la place.

Bone est située dans le province de Constantine, à quelque distance de l'ancienne

Hyppone. Un agent, un chancelier, un caissier, un garde-magasin et cinq ou six employés subalternes dirigeaient le comptoir que la compagnie avait dans cette ville.

Le Collo, à 30 lieues ouest de Bone, n'avait pour son comptoir qu'un agent, un caissier et deux ou trois employés.

Tabarque, située à l'est de la Calle, à la distance d'environ cinq lieues, appartenait anciennement à une famille génoise; elle appartint ensuite aux Tunisiens. Ce ne fut qu'en l'année 1783 que la compagnie y forma un petit établissement pour la pêche du corail. Moyennant une redevance annuelle payée au Bey elle avait le privilége exclusif de cette pêche dans toute l'étendue des mers du royaume de Tunis.

Tout le commerce d'importations de la compagnie consistait en argent. Elle faisait passer aux différents comptoirs des piastres d'Espagne coupées et réduites à un poids déterminé pour chaque comptoir.

Son commerce d'exportation consistait en

grains, laines, cuirs, cire et au produit de la pêche du corail, qui était la branche la plus importante des concessions.

Les retraits en grains étaient dans certaines années de 80,000 charges, ceux en laine de 20 mille quintaux, ceux en cire de 600 quintaux, ceux en corail de 100 quintaux, et de 40 mille cuirs..... Dans d'autres années les retours en grains sont allés jusqu'à 100 mille charges ; quelquefois ces articles manquaient; en 1772 les retours allèrent au dessus de 1500 mille livres; jusqu'en 1775 ils diminuèrent. A cette époque ils furent au dessus de 1,100 mille livres et mirent 60 bâtiments en mouvement ; il y en a eu jusqu'à 140 employés dans une année ; en examinant les livres de la compagnie, on acquiert la conviction qu'elle envoyait année commune dans ses concessions pour environ 900 mille piastres et espèces étrangères, qu'elle expédiait une trentaine de navires, et que ses retours annuels allaient à peu près à 1 million ; ses dépenses y compris

les tributs payés à Alger et à Tunis étaient environ de 300 mille livres par an.

Les concessions n'étaient pas comprises dans les départements des consuls en Barbarie ; elles étaient immédiatement et sous la dépendance des officiers de la compagnie.

Aujourd'hui, depuis surtout la conquête d'Alger, le montant de nos importations et exportations avec la Calle, Bone, le Collo et Tabarque s'élève plus haut qu'autrefois, ainsi qu'en fait la remarque M. Jules Juliany, d'après les tableaux de la douane publiés en 1832 ; d'où il faut conclure que la colonisation d'Alger donnera aux Marseillais une grande prépondérance sur les Italiens qui exploitent dans ce moment les anciennes concessions d'Afrique, et par là même leur procurera des avantages qui progresseront incessamment.

ESPÈCES ÉTRANGÈRES.

LINGOTS. — LETTRES DE CHANGE. — JUIFS.

On a déjà vu dans les pages qui précèdent qu'indépendamment des marchandises, on envoyait dans les échelles plusieurs espèces étrangères, telles que piastres, sequins, pistoles d'Espagne, caragrouks ou écus de Hongrie.

Ces opérations commerciales déterminées par les circonstances, n'ont jamais pu avoir une marche réglée; leur abondance ou leur rareté, la valeur de la marchandise

au Levant, le prix de ces espèces à Marseille, l'emploi auquel on les destine, donnaient lieu à leurs envois ou les arrêtaient. Dans un temps les espèces étrangères firent partie des retours du Levant, dans un autre, elles firent partie des envois ; quelquefois les envois furent composés de marchandises et d'espèces, souvent et alternativement les espèces furent la plus grosse ou la moindre partie des envois comme des retours.

En 1768, 1769, 1770 et 1771, les espèces servirent aux envois et ne servirent point aux retours qui, dans certaines circonstances avaient servi à soutenir la place de Marseille.

En 1772, 1773, 1774, la plus triste comme la plus éclatante révolution se préparait contre cette ville. Cent cinquante négociants avaient failli ; les autres étaient pressés par leurs engagements, les capitalistes cachaient leur numéraire, plusieurs familles étaient ruinées par les banqueroutes ; les étrangers étaient effrayés, et la méfiance

compagne de la crainte, les rendait plus circonspects sur la livraison des objets de commerce; tout enfin allait être perdu, les retours du Levant furent faits en espèces, et tout fut sauvé.

Les envois en espèces continuèrent jusqu'en 1781. Tous les navires expédiés pour aller chercher de l'huile et du blé, rapportaient en monnaie étrangère une partie de leurs fonds. Ainsi établis, les retours et les envois donnèrent un moyen d'évaluer les fonds en argent, parce que l'on savait que chaque navire portait à peu près 70 à 80 mille livres en espèces.

On peut fixer à l'année 1781 l'époque à laquelle les espèces étrangères disparurent dans le Levant; dès-lors on ne vit plus à Marseille ni caragrouks, ni piastres sévillanes. Car si d'un côté l'Espagne défendit la sortie de celles-ci, de l'autre côté on jugea non sans raison qu'il n'était ni prudent ni fructueux de mettre dans le commerce la petite partie d'espèces étrangères que l'on

voyait encore de temps à autre. Les sequins vénitiens et les piastres sévillanes qui avaient autrefois tant de prix ne purent désormais être vendus à Constantinople que pour l'objet des monnaies. Le sultan Abdaloumet fit diverses lois à ce sujet pour arrêter ces espèces particulières. On ne donna plus à Constantinople que 90 ou 95 parats des piastres sévillanes et 180 parats des sequins vénitiens.

Ce prix bien inférieur à celui qu'on donnait auparavant, fit que les envois de ce genre ne furent plus jugés convenables à l'intérêt des négociants ; ils n'auraient pu leur *aller*, suivant l'expression actuelle, que dans cette double hypothèse : ou que le change de Constantinople sur l'Europe serait d'un taux modéré, ou que les marchandises de sortie offriraient un résultat avantageux relativement au bénéfice d'entrée fait sur ces diverses espèces. Ceci demande plus d'explication.

Il est évident qu'alors que les sequins et

les piastres envoyés à Constantinople ne donnèrent qu'un très-petit bénéfice, ou que les marchandises de retrait furent chères dans le Levant et à un bas prix à Marseille, il est évident, disons-nous, que l'envoi de ces espèces ne pouvait convenir aux négocians.

D'ailleurs il est très-ordinaire de voir altérer les espèces dans l'empire Ottoman ; les Pachas eux-mêmes s'en font plus d'une fois un jeu dans leurs provinces respectives ; les douaniers les dégradent, les juifs les expolient ou les morcellent. Ces attentats que tout autre législation que celle de la Turquie punirait sévèrement et parviendrait ainsi à empêcher qu'ils se renouvelassent trop fréquemment, sont communs chez les Turcs; ce qui fait qu'on ne reçoit qu'avec une extrême méfiance les espèces étrangères et celles du pays. Cette méfiance a toujours influé sur la masse des retours, d'autant plus que les productions du pays augmentent à mesure que la valeur des monnaies diminuent;

or les tableaux statistiques du commerce d'alors nous apprennent que dans l'intervalle de 1781 à 1787, ces productions augmentèrent de 25 p. 0/0.

Une autre non moins sensible contribua à faire diminuer la quantité des espèces tant en envoi qu'en retour. On n'étale pas impunément en Turquie le numéraire dont on est possesseur, et l'on sait qu'une foule de turcs et de grecs fort riches ont été obligés plus d'une fois de cacher leurs trésors en espèces pour les dérober aux avides recherches du despotisme.

Toutes ces causes rendirent successivement et nécessairement fort rares les retours en espèces et diminuèrent ainsi les envois de ce genre, de sorte que déjà en 1787 on ne pouvait guère évaluer à plus d'UN MILLION les envois en espèces qui se faisaient année commune dans le Levant, . . 1,000,000.

Autrefois la place de Marseille recevait plus de SIX MILLIONS de livres en lingots et matières d'or, somme importante qui se dé-

tachait annuellement d'une manière insensible de l'échelle de Constantinople, non compris ce que les négociants de cette ville faisaient passer à Venise, à Vienne, à Genève. Cette exportation dura près de dix ans et finit en 1778. En voici la cause principale:

Les sequins et les piastres avaient été rognés par les Juifs au point qu'on ne les recevait plus que pour la moitié de leur valeur. Le ministère turc les fit décrier avec ordre, sous peine de mort, de les porter à la monnaie pour en recevoir le prix sur le pied de 4 piastres 1/4 la drachme et demie. Les sujets du Grand-Seigneur entrevirent dans cette ordonnance un échec porté à leur fortune et ne dissimulèrent pas leurs craintes; mais les négociants, bons calculateurs, acquirent mathématiquement la conviction qu'en achetant les monnaies prohibées à raison de 4 piastres 1/2 la drachme et demie, ils feraient encore un profit considérable. Alors les turcs riches de piastres et de sequins, firent fondre à Constantinople leurs espèces qu'ils

vendirent au prix proposé, de manière que si d'un côté le commerce tira avantage de la terrible ordonnance, les turcs gagnèrent un quart sur le gouvernement. Il est possible que ce fut le but secret que voulait atteindre ce gouvernement, qui selon eux les opprimait.

Les paillettes d'or des torrents de l'Albanie furent portées à Salonique.

En 1770 l'invasion des Russes donna lieu à une fonte considérable de bijoux et de meubles en or et en argent; les ceintures, les bracelets, les ornements d'or des hommes et des femmes furent vendus publiquement.

Les monnaies d'or et d'argent étaient sans proportions entr'elles; les premières valaient 5 ou 6 p. 0/0 de plus que les secondes. Les douaniers se laissèrent corrompre et permirent une exportation indéfinie.

Enfin le gouvernement turc se ravisa; il fit enlever autant qu'il le put les monnaies courtes et celles qui avaient été changées en

lingots. Les visites furent fréquentes, les exportations surveillées, et en 1787 les lingots furent perdus pour les retours et réduits à zéro.

Les retours en lingots et matières d'or manquant à Constantinople d'où ils arrivaient principalement, cette échelle ne pouvant d'ailleurs fournir en marchandises que la sixième partie du capital des objets d'envoi évalués alors à 3,600,000 l., il s'en suivit que les trois millions restants de ce capital et le bénéfice d'entrée d'une valeur approximative du 30 p. 0/0, formèrent un fonds de 4,000,000 liv., dont les deux tiers servaient au payement des LETTRES DE CHANGE; le tiers restant fournissait aux retours des échelles voisines.

On peut donc croire que même alors il y avait toujours à Constantinople 3 millions procédant du commerce des Français, qui donnaient lieu au commerce des lettres de change.

Il restait aussi à Smyrne et à Salonique un fonds résultant des objets d'envoi; il servait

au payement de quelques lettres de change tirées par occasion de ces deux échelles; mais il n'était nullement comparable à celui des lettres sur Constantinople.

D'ailleurs il arrivait quelquefois, alors surtout que les marchandises de retour étaient portées à des prix trop élevés dans quelques autres échelles, que les négocians riches, peu pressés de toucher leurs fonds, préféraient des lettres de change. Ceci entre encore dans la masse du commerce qui se fait en banque pour le Levant.

Ainsi à Constantinople, à Smyrne, à Salonique et parfois dans les autres échelles, il y avait annuellement un fonds d'environ QUATRE MILLIONS restants des envois. Ce fonds retiré en lettres de change, se renouvelait successivement par le mouvement du commerce français dans le Levant.

Il serait difficile de donner une juste évaluation à cet objet, parce que alors comme aujourd'hui les opérations variaient beaucoup suivant les circonstances, ainsi qu'on

l'a démontré. Le papier sur Constantinople se négocie sans peine dans toutes les échelles de l'empire Ottoman, à cause des remises faites à cette capitale par les redevances du Grand-Seigneur. Les négociants qui faisaient et font ce commerce, fournissent leurs traites sur Constantinople à ceux qui négocient dans les autres échelles, dans les occurences où ceux-ci n'ayant ni fonds ni marchandises sur les lieux et voulant y faire des achats, trouvent plus de convenance à y envoyer des lettres de change par le courrier, que de faire des expéditions en marchandises.

On fournissait aussi quelquefois à l'Italie des lettres de change sur le Levant, suivant l'état du change; mais cet objet n'était pas considérable. Les lettres de change de Constantinople, Smyrne et Salonique étaient bien plus intéressantes, car les Hollandais, les Anglais et les Allemands exportaient beaucoup plus de ces échelles qu'ils n'y importaient, tandis que les lettres de change que Marseille

retirait du Levant, ne compensaient pas la valeur des marchandises qu'elle y envoyait.

Ces détails nous prouvent que l'entrée au Levant, y compris la valeur des espèces, était d'environ *vingt-quatre millions cent-cinquante mille livres*, ci . . . . 24,150,000 l.

Et que la sortie avec les fonds servant au payement des lettres de change était d'environ trente millions, ci . . . 30,000,000

Entrée et sortie cinquante-quatre millions cent-cinquante-mille livres, ci 54,150,000

En déduisant de cette somme les quatre millions pour le frêt, les frais d'exploitation et les droits d'entrée et de sortie, ci. 4,000,000

Restait avant la révolution française un mouvement de cinquante millions cent-cinquante mille livres, ci . . . . 50,150,000 l.

A propos de la *lettre de change* dont nous venons de faire connaître l'ancien commerce avec le Levant, qu'on nous permette une digression qui doit nous amener à constater son origine.

Il est dans le monde une nation, autrefois nomade, sans domicile, une nation qu'un préjugé fatal, à tort ou à raison, a toujours poursuivie de son mépris, car c'est de son sein que les traîtres les plus fameux, les Judas, les Dentz sont sortis. Mais de nos jours cette nation se montre bien digne des faveurs, ou plutôt d'une civilisation bien entendue, qui a élevé ses membres au rang de citoyens ; si à de longs intervalles elle produisit de grands scélérats, elle a produit aussi des hommes vertueux, qui se couvrent d'une auréole de gloire par l'énergie de leurs protestations et les stigmates flétrissants dont ils marquent au front ceux de leurs coréligionnaires qui commettent les plus lâ-

ches de tous les crimes, l'ingratitude et la trahison. [1]

Dans le XIIIe. siècle et depuis longtemps les juifs s'étaient emparés de la plus grande partie du commerce. Avides et fourbes, toujours persécutés et avilis, mais toujours patients, ils écrasaient les Provençaux et particulièrement ceux de Marseille sous le poids de leurs usures, de leurs monopoles; car ils avaient en main tout le numéraire et faisaient tout le commerce de la Gaule narbonaise. Venus dans les Gaules vraisemblablement vers l'an 136, sous l'empereur Adrien, et s'étant repandus dans toute la Provence [2], ils affluèrent surtout vers Marseille à cause de l'étendue de son commerce

1 Lorsque Dentz par la plus infâme des trahisons livra sa bienfaitrice Madame Duchesse de Berry à la police, un de ses coréligionnaires avocat à la cour de cassation (M^e. Crémieux) lui écrivit ces paroles remarquables : « Vous n'appartenez plus à aucune religion.

2 Il y a peu de villes en Provence où il n'y ait un quartier appellé la *juiverie*.

et y établirent deux colléges sur les bords de la mer.

Quelques particularités extraites d'anciens statuts nous ferons comprendre qu'il ne suffisait pas alors d'avoir de l'opulence, de l'or pour obtenir de la considération, et que les monopoliseurs, les usuriers, étaient généralement exécrés. Sans doute il nous est difficile de concevoir toute l'intolérance des anciens par rapport aux juifs ; mais il ne faut pas croire qu'ils les stigmatisaient seulement à cause de leur religion ; il est naturel de penser qu'ils avaient aussi en vue de flétrir leurs bassesses, leurs métiers infâmes. Quoi qu'il en soit, il n'était permis aux juifs d'après un ancien règlement de fréquenter les étuves ou bains publics qu'un seul jour de la semaine, le vendredi, à l'instar des filles de joie et des domestiques qui ne pouvaient y aller que le lundi. En cas de contraventions les uns et les autres étaient punis de peines arbitraires. Exclus de tout témoignage public, les juifs et les juives

étaient encore obligés de porter sur leurs habits, une *marque jaune*, afin qu'on put les reconnaitre. A peine de punitions également arbitraires, il leur était défendu de travailler les dimanches et les jours de fêtes, ils ne pouvaient naviguer qu'au nombre de quatre ; enfin, ceci est à peine croyable, il leur était interdit de faire gras les jours où l'abstinence est formellement recommandée aux chrétiens.

Lorsqu'on pense aux persécutions que les juifs ont essuyées depuis Jésus-Christ, aux massacres, aux pillages qu'ils ont subis, au mépris universel dont ils ont été l'objet si longtemps ; lorsqu'on pense qu'autrefois ils n'avaient ni appui, ni protection, ni patrie, on est étonné que leur religion snbsiste encore et que ce soit de toutes les religions du monde celle qui est le plus rarement abjurée. Les vrais croyants sont les seuls qui ne s'en étonnent point parce qu'ils ont foi aux saintes écritures qui nous éclairent sur ce phénomène religieux.

Les juifs anciens s'aperçurent que le commerce était dédaigné par la plupart des peuples de l'Europe, et ils s'en emparèrent comme de la seule ressource qu'on leur eût laissée. Le commerce les enrichit. Mais malheur ! Toutes les nations convoitèrent leurs richesses ; on les accabla d'impôts, on les dépouilla, on les chassa, on les rappela, on leur permit de commercer encore pour avoir encore occasion de les chasser, de les dépouiller. Les souverains se portaient à ces extrémités, alors surtout qu'ils ne pouvaient ou n'osaient imposer leurs sujets. L'histoire du XIII[e] siècle nous a transmis plusieurs actes de la persécution qu'ils souffrirent en Angleterre.

Le roi Jean avait besoin de sommes considérables ; il fit jeter en prison tous les Juifs opulents de son royaume pour en tirer de leurs mains ; peu d'èntr'eux échappèrent à cette inquisition financière. On arracha l'une après l'autre sept dents à l'un deux, qui à la huitième donna mille marcs d'argent.

Henri III successeur de Jean sur le trône d'Angleterre, extorqua d'Aaron juif d'York, à force de tortures 14,000 marcs d'argent pour lui et 10,000 pour la reine son épouse; il vendit pour quelques années à son frère Richard ceux qu'il ne put dépouiller, *afin*, dit un historien, *que le comte son frère arrachât les entrailles à ceux que lui roi, avait écorchés* [1]

Que les temps sont changés, et combien nous devons bénir les bienfaits de la civilisation ! Le jour où la politique gouvernementale se relâcha de sa sévérité à l'égard des Juifs, fut le jour de la régénération de ce peuple jusques là étrangers à nos mœurs, à nos lois, à nos usages. L'édit du mois de novembre 1787 dû à la philantropie du vertueux Louis XVI, fut le commencement de cette régénération qui, depuis n'a pas cessé de progresser vers le bien. Si de nos jours

1 Ut quos rex excoriaverat comes evisceraret. (Mathieu de Paris.)

un Juif est le plus opulent de tous les financiers de l'Europe, ce Juif s'est rendu illustre par ses opérations honorables, par ses services rendus au pays au point de mériter le titre de Baron. Rotschild est le créancier de plusieurs nations, de plusieurs rois ; ceux-ci lui accordent la plus grande considération, ce qui honore autant les augustes débiteurs que le riche banquier.

Toutefois et pour revenir à la lettre de change, nous devons dire que les juifs anciens s'étaient enrichis en Provence plus qu'ailleurs par le commerce et l'industrie, c'était leur droit ; mais ils écrasaient par les usures les plus criantes, les hommes dissipateurs ou malheureux ; ce fut leur tort. Leurs maisons furent plusieurs fois pillées ou incendiées, et leurs créances annulées. C'est alors que naquit du sein du désespoir en 1318 sous Philippe-le-Long, la simple et admirable invention des LETTRES DE CHANGE. Les Juifs à qui nous les devons avaient été bannis par Philippe, ils se retirèrent en

Lombardie où ils donnèrent aux négociants des lettres pour ceux entre les mains desquels ils avaient déposé leurs effets en quittant la France.

Après cette dissertation sur l'industrie, le commerce et les persécutions éprouvées par les Juifs, nous devrions peut-être parler aussi des PROTESTANTS sous le rapport de leur ancien commerce et de leurs persécutions; mais cet examen, utile peut-être dans un intérêt de tolérance religieuse, serait aujourd'hui sans objet pour l'intérêt commercial de Marseille.

NAVIGATION

AVEC LES ECHELLES.

MARCHANDISES EXPÉDIÉES A L'ÉTRANGER.

NATIONS CONCURRENTES.

Vers la fin du dernier siècle le port de Marseille envoyait dans le Levant, l'Egypte et la Barbarie 200 navires, année commune; mais plusieurs de ces navires faisaient deux

voyages; plusieurs étaient employés par la compagnie royale d'Afrique ; plusieurs enfin chargés de denrées allaient faire quarantaine à Toulon, de sorte qu'on peut sans craindre d'exagérer, fixer à 350 le nombre de navires que le commerce des échelles mettait en mouvement toutes les années.

En effet en remontant plus haut que l'année 1780, l'on trouve depuis 1764 jusqu'en 1773, 2,662 navires qui retournèrent des échelles à Marseille, ce qui faisait pour la moyenne 266. Si l'on joint à ce nombre ceux qui rentrèrent dans d'autres ports, ceux qui restèrent à la quarantaine, ceux enfin qui arrivèrent dans les premiers jours de l'année 1774, on trouvera pour cette époque le nombre annuel de 350 bâtiments qui entretenaient 4,000 hommes, sur le pied de 12 hommes par bord, et tenaient toujours prêts pour les besoins de l'état des gens de mer déterminés et bons navigateurs.

Le nombre des navires commerçants augmente ou diminue suivant le prix et l'abon-

dance des denrées et des marchandises propres à être exportées de Marseille; suivant les avis que les négociants reçoivent sur le prix et l'abondance de celles d'importation, sur la qualité et le genre des récoltes obtenues dans les échelles, sur les contrées de ces échelles qui sont plus ou moins ravagées par la peste et la guerre ou opprimées par les droits d'entrée et de sortie. Ainsi l'on remarque, d'après les tableaux des douanes, que la quantité moyenne des navires entrés à Marseille venant du Levant, de 1780 à 1789, fut de 235

Celle des navires sortis, de. 220

Mouvement annuel. . . . 455

Depuis 1825 à 1833, moyenne pour l'entrée 228

Depuis 1825 à 1833, moyenne pour la sortie 196

Mouvement annuel. . . . 424

Au commerce des denrées et des marchandises dont on connaît la valeur moyenne

ancienne et moderne [1], se joignait le commerce de la caravane qui, quoique moins brillant que le premier, n'en était pas moins la source des plus utiles et des plus surs bénéfices pour l'état et pour les particuliers.

On entendait par CARAVANE les voyages que faisaient annuellement d'une échelle à l'autre, cent-cinquante navires environ, sortis des ports de Marseille, de Toulon, d'Antibes, de la Ciotat, du Martigues, de Saint-Tropez et de Cannes. Leur unique destination était de transporter les Turcs, leurs denrées et leurs marchandises; d'approvisionner une

1 La valeur moyenne des importations et des exportations, entre le Levant et Marseille, de 1780 à 1789, fut.

	Importations. . . .	31,784,346 liv.
	Exportations. . . .	18,315,025 liv.
	Total du mouvement.	50,099,371 liv.
De 1826 à 1832.	Exportations	126,090,533 liv.
	Importations	203,182,070 liv.
	Total du mouvement.	329,272,603 liv.
Année moyenne des	exportations	21,015,089 liv.
	Importations	33,863,678 liv.
		54,878,767 liv.

ville, une île; de rendre à une échelle ce qu'on leur avait confié dans une autre. Ce genre de commerce n'étant ni coûteux, ni difficile, ni exposé à beaucoup de hasards, l'armateur en faisait souvent tous les frais; quelquefois le capitaine s'associait avec l'armateur, quelquefois aussi l'équipage entier prenait une part d'intérêt, et au retour les bénéfices étaient partagés.

La plupart de ces navires revenaient chargés de grains, de légumes, d'huile, de riz, Quelques-uns, il est vrai, ne faisaient pas toujours leurs affaires dans cette espèce de négoce; mais la plus grande partie y trouvait un bénéfice de 60 et même de 70 pour cent. En général et presque toujours, ils rapportaient l'un dans l'autre 20,000 livres; ce qui faisait pour l'état une rentrée annuelle d'environ 2,000,000 liv.

En 1760 la guerre avec l'Angleterre diminua le commerce de la caravane. La république de Raguse, célèbre par la beauté de ses manufactures, et si nécessaire aux

Turcs, à qui elle fournit beaucoup de marchandises, beaucoup d'armes et de munitions de guerre, couvrit l'Archipel et les mers de Syrie de bâtiments caravaneurs, et empêcha les Provençaux de faire le commerce de transport ou voiturage. Naviguant avec économie, faisant avec deux hommes de moins ce que les Provençaux faisaient avec deux hommes de plus, les Ragusais se frétèrent aux Turcs à un moindre prix, et ils obtinrent la préférence.

Cependant la paix fut publiée vers la fin de la même année 1760. Dès ce moment les caravaneurs de Provence songèrent à reprendre leur ancien avantage. En 1763 Constantinople vit arriver 70 de nos navires; Smyrne en reçut 80, Salonique 65, la Syrie et l'Egypte à peu près autant. Enfin accablés par la concurrence, par le nombre, par la guerre des Russes contre les Turcs leurs protecteurs, les Ragusais furent obligés d'abandonner la caravane qu'ils avaient faite neuf ou dix ans avec le plus grand avantage

et presque exclusivement. L'échelle de Constantinople seule reçut en 1773 28 navires Marseillais et 221 caravaneurs. La guerre qui survint quelques années après au sujet des révolutions de l'Amérique septentrionale, ôta la liberté des mers et fit rentrer la caravane dans l'état où elle avait été en 1760; en 1782 elle reprit de nouveau ses avantages avec d'autant plus de facilité que les Turcs ont toujours préféré le voiturage français à celui des autres nations.

Ce que nous venons de dire relativement aux Ragusais, amène une autre réflexion non moins importante.

On ne peut disconvenir que le commerce des Français dans les échelles n'ait été de temps immémorial envié par les autres nations. Il faut aussi avouer qu'en France même, plusieurs villes maritimes jalousent le même commerce aux Marseillais. Toutefois il est glorieux de pouvoir constater que les efforts incessants que les étrangers ont pu faire sinon pour le détruire, du moins pour

en avoir une grande partie, n'ont jamais pu même leur en procurer le partage, et que l'avantage est toujours resté aux Français. Marseille seule exporte beaucoup plus du Levant que les Hollandais, les Anglais et les Italiens réunis. Chez ces peuples l'exportations excède considérablement les importations. Il y a plus encore, et ceci avait lieu plus particulièrement vers la fin du dernier siècle, c'est souvent avec l'argent des Italiens, des Anglais et des Hollandais que les Marseillais payent les productions et les denrées des échelles qu'ils font transporter en France.

Les Espagnols ont essayé eux aussi de temps à autre et selon les circonstances sous leur pavillon ou sous celui des étrangers, de s'introduire dans le Levant, mais leurs efforts ont été sans succès. Aujourd'hui la Russie et l'Empire envient ce commerce aux nations de l'Europe qui le font. A cet égard il est un fait que les Français ne doivent jamais oublier ; le voici :

Depuis François I.er la puissance ottomane qui règne à Constantinople et dans le Levant est l'alliée de la France. Cette alliance s'est soutenue jusqu'à nos jours et a passé de règne en règne comme une maxime de politique. Ce n'est pas sans raison ; le sort d'une riche partie de la France y est attaché, celui de Marseille surtout en dépend. Ce serait donc un grand malheur pour l'une et l'autre s'il arrivait que la France se désunît de la Porte ou que toute autre puissance que la puissance ottomane régnât dans le Levant.

Voici une autre réflexion dont il est facile de saisir la portée.

Une ordonnance du 3 mars 1781 avait permis aux étrangers de charger en France pour le Levant et la Barbarie, à condition qu'ils enverraient leurs retraits à Marseille. Qu'arriva-t-il ? La ville de Livourne, qui depuis 300 ans conspirait contre le commerce de Marseille, fit des progrès extraordinaires dans le Levant et la Barbarie ; Gènes et Venise y consolidèrent leur supériorité

dans le commerce des papiers et des étoffes d'or et d'argent; ainsi cette ordonnance tendait évidemment à détruire le commerce national; elle fut bientôt abrogée.

Sans contredit tout commerce est sujet à varier et susceptible d'augmentation et de diminution suivant les circonstances : la guerre, la paix, les récoltes, les épidémies et mille autres évènements qu'on ne peut prévoir. Le commerce des échelles est exposé plus que tout autre à ces variations. La peste, les incendies, l'augmentation arbitraire des droits, les révoltes, les oppressions des Beys et des Pachas, tout dans les échelles peut ébranler dans un moment le commerce le mieux établi. Ces causes funestes sont indépendantes de la volonté des négociants français, des chambres de commerce et des gouvernants supérieurs; mais d'autres causes peuvent se présenter incessamment, causes de ruine, causes de prospérité, dépendantes les unes et les autres de notre bon vouloir et de la protection de nos

gouvernants. Remédions aux premières, favorisons le développement des secondes.

Les écrivains, hommes graves et consciencieux, tels que MM. de Beaujour, Moreau de Jonnès, Juliany, qui se sont occupés avant nous de l'économie du commerce, signalent dans leurs ouvrages la plupart de ces causes actives ou passives. Comme eux nous dirons aux négociants de Marseille : « Attachez-vous à être constamment assortis de tous les produits nécessaires à l'approvisionnement des côtes de la Méditerranée et particulièrement de denrées coloniales que vous pourriez importer directement des lieux d'origine au Levant, comme les Américains ;

« Essayez d'exploiter les bois de l'Albanie qui sont presque aux portes de Marseille et dont la bonté a été constatée ; leur prix étant moindre d'un tiers que les achats faits dans le Nord, il en résulterait une extension considérable dans nos constructions maritimes et une diminution dans le prix du frêt de notre navigation. »

Au gouvernement du roi nous dirons, avec les mêmes économistes : « Perfectionnez et développez nos transactions en Syrie et notamment à Damas ; étendez nos relations avec Tunis et Maroc, qui peuvent offrir des débouchés plus larges encore que ceux que trouvent aujourd'hui nos exportations ; ouvrez une route d'Alger jusqu'à la mer de sable et formez-y un entrepôt pour approvisionner les caravanes ; profitez de la possession d'Alger pour y établir un entrepôt dans le pachalik de Tripoli, dans la situation maritime la plus favorable à la vente des marchandises dans l'intérieur de l'Afrique par les caravanes de Fezzan ; obtenez du vice-roi d'Egypte, en secondant ses projets de civilisation et de commerce, une part avantageuse dans les transactions commerciales d'un pays qui possède la plus belle position géographique des deux hémisphères. »

Tels sont les moyens les plus actifs d'étendre nos relations en Orient et par une con-

séquence nécessaire, d'augmenter la masse de nos prospérités commerciales.

Mais pour que ces moyens ne soient pas illusoires, il faut que le nom français honorablement soutenu par la bonne foi du commerce national chez l'étranger comme dans l'intérieur, soit encore au dehors protégé de toute la puissance du cabinet des Tuileries; il restera ce que l'avaient fait l'Empire et la Restauration, en dépit de l'Angleterre, la sauve-garde la plus assurée, la plus invincible de nos relations commerciales à l'extérieur, au delà des mers. Pour cela, dirons-nous ici aux ministres français présents et à venir : ne cessez jamais d'entourer de la plus haute considération possible nos ambassadeurs, nos agents diplomatiques. Faites respecter nos expéditions, nos consuls, nos maisons de commerce et même nos voyageurs isolés; ne souffrez jamais sans réparation prompte et éclatante aucune avanie, aucune insulte ou spoliation; choisissez spécialement pour les échelles du Levant et pour la Grèce des agents

consulaires d'une fermeté de caractère et d'une prudence éprouvées, attendu que s'ils ne possédaient ces qualités à un haut degré, les intérêts de la France pourraient en souffrir dans des circonstances difficiles. » Accordez donc surtout votre protection à nos consuls, car ils sont à l'étranger le trône de France, le peuple français lui-même.

Tels sont d'autre part les moyens d'éviter les causes funestes à nos intérêts commerciaux à l'extérieur. Comme on le voit ces moyens regardent d'une manière plus particulière les consuls français. Il nous paraît donc utile de faire connaître nos constitutions consulaires, d'autant plus que les écrivains du commerce ont négligé de parler de cette partie si essentielle.

CONSULS FRANÇAIS.

Nos consuls sont des officiers[1] établis dans la plupart des ports étrangers où nous faisons un commerce un peu étendu.

Ces officiers étaient inconnus aux peuples anciens qui en avaient peu besoin. Leur principal commerce dans les pays éloignés de leurs métropoles se faisait ordinairement par le moyen des colonies qui s'y établissaient ou des peuples qu'ils assujettissaient. D'ailleurs il ne faut pas croire que le com-

1 Depuis le 19 brumaire an 8 jusqu'au sénatus-consulte du 28 floréal an 12, le gouvernement français et les gouvernements étrangers s'étaient accordés à désigner ces officiers par la dénomination de *commissaire aux relations commerciales.*

merce des Phéniciens, des Grecs, des Carthaginois et des Alexandrins, en quelque sorte les seuls négocians de l'antiquité, ait jamais été aussi considérable que l'est celui des peuples modernes.

Les premiers CONSULS ont été ceux que les Français ont établis dans le Levant.

Du Cange rapporte deux diplômes par lesquels Andronic, Paléologue et Jean son fils, accordèrent aux marchands de Narbonne qui se trouvaient dans leur Empire, le privilége de nommer et d'instituer entr'eux un consul pour juger tous leurs procès.

Les capitulations de nos rois avec la Porte conservèrent à la nation le droit d'avoir des consuls dans le Levant. Les Anglais, les Hollandais et d'autres nations obtinrent la même prérogative quand ils vinrent partager avec nous le commerce de ces contrées.

Déjà la Hanse Teutonique avait établi les siens dans le Nord, et bientôt tous les peuples commerçants eurent réciproquement

de semblables officiers les uns chez les autres.

Nos consuls sont établis par nos rois dans les ports étrangers pour y protéger les Français, qui sans renoncer à leur patrie y forment des établissements de commerce, et ceux que le goût des voyages ou le désir de s'instruire conduit dans ces contrées.

1° Les consuls président un tribunal chargé de rendre la justice aux uns et aux autres.

2° Ils sont à la tête de l'administration politique et économique de toutes les affaires qui concernent la nation.

3° Enfin c'est sur le commerce de nos vaisseaux qu'ils perçoivent leurs gages et émoluments.

Tels sont les différents points de vue sous lesquels il convient d'examiner les droits de nos consuls dans les ports étrangers. Les lois qui régissent la matière, les publicistes les plus recommandables, tels que Guyot, Henry, Merlin, nous serviront de guides dans cet examen.[1]

1 Cet examen est divisé en 4 paragraphes. Chaque § a des numéros d'ordre.

§ I.er

QUALITÉS NÉCESSAIRES POUR ÊTRE CONSUL.

N° I. Dans l'origine c'étaient les maîtres et patrons des vaisseaux qui choisissaient les Consuls; ils avaient aussi le droit de les destituer. Cela dura jusqu'à ce que ces officiers, pour se maintenir dans leurs places, s'adressèrent au chef du gouvernement, qui depuis leur a toujours fait expédier des commissions par le secrétaire-d'état de la marine. En effet il n'appartient qu'au roi de conférer le pouvoir et l'autorité que les Consuls exercent en son nom sur ses sujets; c'est là dis-

position de l'art. 1 du titre *des Consuls* de l'ordonnance de la marine de 1681.

Suivant l'ordonnance du 9 décembre 1776 les Consuls-généraux doivent être choisis parmi les Consuls particuliers et même parmi les vice-consuls lorsqu'ils ont mérité cet avancement par des services distingués; mais les Consuls particuliers doivent être choisis parmi les vice-consuls, sans qu'en aucun cas et pour aucune considération cet ordre puisse être interverti[1].

1 S. M. Le roi de Sardaigne a donné ces dernières années en Provence, même un témoignage marqué du prix qu'il attache au zèle de ses agents consulaires. C'était en 1835, le coléra ravageait Toulon ; M. Oliviery, consul de S. M. le roi de Sardaigne est atteint par le fléau et succombe ; alors le vice-consul, M. Lautier se dévoue à ses devoirs ; il fait plus encore, il porte des secours de toute nature aux sujets sardes. Cependant le fléau cesse, et M. Lautier, modeste comme le vrai mérite se contente de signaler au gouvernement de Sardaigne la mort du consul de Toulon.. De son côté M. le comte Pagano, alors Consul général du même gouvernement à Marseille, avait aussi fait son rapport qui était l'éloge de M. Lautier. Celui-ci quoique français fut nommé consul à Toulon et reçut des lettres ministérielles qui semblent lui annoncer l'avancement le plus élevé auquel il puisse aspirer.

II. En vertu de l'art. 3 du titre des *Consuls*, de l'ordonnance de la marine, ceux qui ont obtenu des lettres de Consul dans les échelles du Levant et dans les autres ports de la Méditerranée, doivent en faire faire la publication dans l'assemblée des marchands du lieu de leur établissement, et l'enregistrement à la chancellerie du consulat et au grefle de l'amirauté et de la chambre du commerce de Marseille. Ils doivent aussi prêter serment suivant l'adresse de leurs provisions.

Dans les échelles, au Levant, le Consul doit encore notifier sa nomination au Pacha et aux autres officiers des lieux, de même qu'à l'Ambassadeur du roi à la Porte, avec lequel il est chargé d'entretenir des relations pour l'informer de tout ce qui intéresse le bien du commerce.

III. Pour ce qui est du consul d'Espagne et des autres pays de l'Europe, ainsi que des Etats-Unis de l'Amérique, leur commission, outre l'enregistrement de la publication, doit

être revêtue des lettres d'*exequatur* du souverain du pays; les Consuls étrangers en usent de même en France, et la réciprocité doit être entière.

La commission de Consul ne doit être accordée qu'à des sujets âgés de trente ans.

IV. Le consulat venant à manquer, le plus ancien député de la nation doit faire les fonctions de Consul jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu ; mais dans les lieux où réside un Vice-Consul, c'est cet officier, suivant l'art. 14 de l'ordonnance du 8 décembre 1776, qui doit être chargé des affaires du consulat. Tant qu'il le régit, il jouit des appointements de Consul.

La même loi veut qu'en cas d'absence par congé des Consuls et Vice-Consuls, les deux tiers de leurs appointements soient retenus et attribués à ceux qui en rempliront les fonctions, et qui seront nommés par Sa Majesté.

§ II.

DÉPARTEMENTS ET JURIDICTION DES CONSULS.

N° I. La police de tous les établissements qui sont dans les états du Grand-Seigneur et des princes de Barbarie est administrée par nos Consuls. Dans chacun de ces établissements est un Chancelier breveté pour recevoir les actes que les sujets du roi sont obligés de passer ; mais indépendamment du Consul et du Chancelier, il y a dans chaque siége consulaire des interprètes Français patentés pour le service des échelles et approuvés par le ministère. C'est par eux que l'on traite avec les puissances turques, avec

les grands et les naturels du pays sur les ordres du Consul.

D'après l'ordonnance du 3 mars 1781, le département de Constantinople s'étend sur les côtes de la Turquie Européenne jusques et compris la Cavale ; sur celle de l'Asie jusques au cap Baba, y compris les îles de Ténédos et de Lemnos. Les établissements d'Andrinople, de Brousse et d'Angora sont aussi du ressort du consulat de Constantinople.

Toutes les côtes de l'Asie depuis le cap Baba jusqu'au cap Célidronia, toutes les îles de l'Archipel qui ne sont pas comprises dans les autres départements dépendent du Consul général de Smyrne.

Dans le consulat de Chypre, on comprend l'île de ce nom et les côtes de l'Asie, dequis le cap Célidonia jusqu'au cap Malo.

Le consulat général d'Alep s'étend sur les côtes de l'Asie, depnis le cap Malo jusqu'à Lataquie et comprend dans les terres le gouvernement du Pacha d'Alep.

Au consulat général de Bagdad sont atta-

chés le gouvernement du Pacha de Bagdad, Bassora et ses dépendances.

Depuis Lataquie jusqu'aux environs de Beyruth ou Baruth, s'étend le consulat de Tripoli de Syrie.

Le département du consulat général de Seyde et de Palestine s'étend depuis et compris Beyruth jusqu'en Egypte, et comprend dans les terres Jérusalem et toute la Palestine.

L'Egypte et les ports de la mer rouge sur les côtes de l'Arabie appartiennent au consulat général d'Egypte.

L'île de Candie et ses dépendances sont enclavées dans le département du consulat de la Canée.

Dans la Morée est un Consul général dont le département va depuis la frontière de Turquie jusqu'au golfe de Volo, et comprend le royaume de Morée, l'île de Négrepont et les autres îles situées dans les divers golfes de la Morée..

Toutes les côtes d'Europe, depuis et compris le golfe de Volo jusques à la Cavale, sont

renfermées dans le département du consulat de Salonique, ainsi que les îles situées dans les golfes de ce département.

Le royaume de Tripoli de Barbarie est du ressort du Consul général de Tripoli de Barbarie.

Le royaume de Tunis est annexé au département du Consul général de Tunis.

Le consulat général d'Alger comprenait le royaume d'Alger.

Enfin du consulat général de Maroc dépend l'empire de Maroc.

Nous ne ferons pas connaître ici toutes les dépendances ou départements de nos Consuls dans les autres parties du monde où nous avons des relations commerciales, mais il convenait, eu égard au commerce de Marseille dont nous nous occupons spécialement, de donner une notion précise de l'étendue des pouvoirs de nos Consuls dans les pays que ses navigateurs visitent plus fréquemment. Cela dit, passons à la juridiction des Consuls.

II. Le Consul est revêtu par S. M. de la juridiction qu'elle conserve sur ses sujets quoiqu'ils ne résident pas dans ses états. Il faut qu'ils renoncent à la qualité de Français, ou qu'ils se soumettent à l'autorité de cet officier, sans pouvoir réclamer la justice du pays, sous peine d'être traités comme coupables de désobéissance envers le roi.

Mais comme l'observe le publiciste Valin, l'exercice extérieur de cette juridiction et le droit d'user de contrainte pour faire exécuter ses décisions dans le pays où le consulat est établi, n'est pas toujours attaché à cette juridiction; il dépend de l'usage du pays et de nos capitulations; les Consuls doivent s'y conformer; l'art. 12 du tit. 9. du liv. 1. de l'ordonnance de la marine leur en fait une loi.

Les plus anciennes capitulations faites avec la Porte, et celles qui les ont confirmées, permettent à nos Consuls d'exercer dans les états du Grand-Seigneur toute juridiction civile et criminelle sur les navigateurs et marchands Français des districts respectifs.

L'usage observé avec les princes Mahométants a été le fondement de celui qui s'est introduit parmi les princes Européens sans aucune stipulation. On en trouve des vestiges dans le traité de 1657, entre la France et l'Angleterre, rendu commun avec l'Espagne par l'art. 6 du traité des Pyrennées.

L'art. 19 du traité de 1657 porte que les sujets de l'une et de l'autre nation, commerçant dans les états respectifs, ne pourront pour les discussions qui s'élèveront entr'eux, réclamer la justice du pays sous quelque prétexte que ce soit, et que l'accommodement de leurs différends appartiendra au Consul de leur nation; ensorte que si quelqu'un ne se soumet pas à son arbitrage, il pourra en appeler à la justice ordinaire du pays où il est né.

Cette loi est aujourd'hui celle de presque toutes les nations de l'Europe; cependant il faut toujours consulter l'usage et les lois particulières des souverains du pays.

La convention passée le 2 janvier 1776 en-

tre le roi et la république de Raguse, accorde à notre Consul, à l'exclusion des magistrats du pays, la connaissance de tous les différends civils qui pourraient naîtres à terre entre les Français, sauf l'appel aux tribunaux de France, conformément aux ordonnances de S. M.

L'art. 25 du décret impérial du 21 septembre 1807, concernant les draps destinés au commerce du Levant, prévoit le cas où l'estampille apposée sur ces draps serait falsifiée en pays étrangers. « Les ministres et consuls de S. M. (porte-t-il,) feront poursuivre les auteurs de la contrefaçon, comme coupables du crime de faux, devant les autorités locales et d'après la législation établie dans le pays où le délit aura été commis, le tout sans préjudice de la juridiction consulaire exercée sur les Français, d'après les lois et les conventions établies. »

III. La juridiction des Consuls s'étend, non seulement sur tous les nationaux établis dans le lieu et dans le département ou

district du consulat, mais encore sur les maîtres et matelots des navires qui y abordent. Les ordonnances du 18 février 1687, du 15 avril 1689 et du 24 mai 1728, défendent, sous peine de désobéissance, aux capitaines et matelots, de se pourvoir ailleurs que par devant le Consul du lieu, pour raison des différends qu'ils peuvent avoir entr'eux, et elles enjoignent aux Consuls de leur rendre la plus prompte et la plus sommaire justice qu'il se pourra.

Tous ceux qui font partie des équipages d'un navire français, sont soumis au Consul, quand même ils seraient étrangers, parce qu'en s'engageant dans le navire, ils se sont assujettis au capitaine et aux lois du pavillon.

Valin pense que dans le cas où il n'y aurait pas de Consul sur les lieux, il faudrait renvoyer les commerçants et navigateurs étrangers par devant les tribunaux de leur pays, pour la décision de leurs différends, sans entreprendre d'en connaître. C'est, dit-

il, la décision de la loi 2, titre 3, liv. 1 du code des Visigoths.

IV. Toute espèce de différend de quelque nature qu'il soit, est de la compétence des Consuls ; et c'est une erreur de prétendre qu'elle ne s'étende qu'aux matières sommaires qui requièrent célérité, au contraire un arrêt du parlement d'Aix du 22 avril 1742, a renvoyé une affaire de compte par devant le consul d'Espagne, et une sentence de l'amirauté de Marseille du 24 mars 1750, a renvoyé une pareille affaire par devant le consul Français à Constantinople.

V. La juridiction du Consul est au surplus limitée aux différends que ceux de la nation ont entr'eux, elle ne s'étend pas aux contestations qu'ils pourraient avoir avec les étrangers ; ainsi en France les Consuls étrangers qui contractent avec les nationaux quelque engagement de commerce, peuvent être poursuivis dans les juridictions qui régulièrement ont droit d'en connaître sans pouvoir exciper du privilège du consulat ;

c'est une réserve que le roi ne manque jamais de faire aux lettres d'*exequatur* qu'il leur accorde.

En cas de contestations entre un Consul et un négociant, tant aux échelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique et de Barbarie, pour des affaires particulières, les parties devaient se pourvoir à l'amirauté de Marseille; c'est la disposition de l'art. 19 du titre des Consuls de l'ordonnance de la marine.

Nous pensons par l'interprétation de l'art. 18, que la connaissance des différends élevés entre les Consuls et les négociants résidants dans les autres ports étrangers, devait appartenir à l'amirauté la plus prochaine.

Il doit en être de même en cas de délit de la part des Consuls. Le règlement du 1er mars 1716 qui leur défend de donner des congés, veut qu'en cas de contravention de la part de ceux du Levant et des côtes d'Afrique, aux art. 9 et 10 de cette loi, le procès leur soit fait et parfait par les juges de l'amirauté de Marseille, privativement à tout

autre juge; ce qui n'avait lieu que sauf l'appel au parlement de Provence.

Aujourd'hui les amirautés ayant été supprimées par la loi du 7 septembre 1790, c'est devant le juge du domicile de droit que le Consul a conservé en France, que l'on doit se pourvoir en matière de contrats. Lorsqu'il s'agit d'un délit qui n'offense pas l'ordre public du lieu de la résidence du Consul, mais seulement le gouvernement français, la connaissance en appartient au juge de leur domicile de droit en France, et s'ils n'ont pas conservé en France de domicile de droit, au juge désigné à cet effet par la cour de cassation.

A l'égard des délits dont un Consul se rendrait coupable contre l'ordre public du pays où il exerce ses fonctions, c'est aux juges des lieux qu'en appartient la connaissance. Les Consuls n'ont pas comme les Ambassadeurs et les autres ministres publics, la prétention d'être indépendants de la juridiction de ces juges.

Par la même raison les Consuls sont justiciables des tribunaux des lieux où ils résident, pour les dettes qu'ils contractent envers les habitants de ces lieux.

VI. Les Consuls n'ont pas la connaissance des contraventions faites aux règlements de commerce. L'ordonnance du 10 juillet 1719 leur enjoint seulement de dresser des procès-verbaux de saisie contre les Français qui chargeraient des marchandises sur des bâtiments qui ne portent point le pavillon de France. Ils sont obligés d'envoyer ces procès-verbaux en bonne forme aux officiers de l'amirauté.

VII. En matière civile les jugements du Consul sont exécutoires par provision nonobstant appel, en donnant caution. Il suffit que les sentences de cet officier soient rendues en présence des deux députés de la nation, ou à leur défaut de deux des principaux négociants français. L'ordonnance de la marine qui exigeait la présence des députés et de quatre notables a été abrogée à cet égard

par la déclaration du 25 mai 1722; mais dans les lieux et dans les cas où les Consuls exercent une juridiction criminelle, il faut toujours que les députés et quatre notables assistent aux jugements de cette qualité.

Ces jugements s'exécutent définitivement et sans appel lorsqu'il n'échet pas de peine afflictive; mais lorsqu'il échet quelque peine afflictive, les Consuls après avoir fait l'instruction, doivent envoyer le procès avec l'accusé dans le premier vaisseau français faisant son retour dans le Royaume, pour être jugé par les officiers de l'Amirauté[1] du premier port où le vaisseau fera sa décharge.

Les Consuls peuvent aussi, après l'information et sur l'avis des députés de la nation, faire sortir des lieux de leur établissement les français de mauvaise vie et de conduite

1 On a compris par les mots employés dans cette discussion que nous raisonnons toujours dans le sens des anciennes mesures législatives qui régissent encore nos consulats, sauf quelques modifications juridiques. Ces modifications se trouvent expliquées lorsque le cas l'exige, dans la discussion même.

scandaleuse. Il est enjoint par l'article 15 du titre 9 de l'ordonnance de la marine, à tout capitaine et maître de bâtiment de les embarquer sur les ordres du Consul, à peine de 500 livres d'amende.

Selon l'art. 27 de l'ordonnance du 24 mai 1728, les français qui refusent d'obéir aux ordres du Consul doivent être déférés par lui à l'assemblée de la nation et déclarés exclus du corps national, sans pouvoir y rentrer dans la suite, si ce n'est en vertu d'un ordre exprès de Sa Majesté.

Ceux qui en matière criminelle refusent de comparaître aux assignations qu'on leur a données pour déposer, doivent être condamnés pour la première fois à 20 liv. d'amende ; en cas de contumace l'amende peut aller jusqu'à 100 liv.

Les appels des Consuls du Levant et des côtes de Barbarie se portaient au parlement d'Aix, parce que le commerce de ces contrées s'est toujours soutenu par la correspondance de Marseille, qui était sous le res-

sort de ce parlement; les appels des autres Consuls ressortissaient au parlement le plus prochain du lieu où leurs sentences étaient rendues.

Cette disposition de l'ordonnance de 1681 n'ayant été abrogée par aucune loi nouvelle, paraît devoir s'adapter aux cours royales qui remplacent aujourd'hui les parlements.[1]

VIII. Les Consuls nommaient autrefois leurs Chanceliers; mais l'édit du mois de juillet 1720 réserve au roi la nomination de ces officiers dans les échelles du Levant et de Barbarie, avec défenses à toutes personnes de prendre la qualité de chancelier ni d'en faire les fonctions sans en avoir obtenu un brevet de S. M.; mais en cas de mort ou d'absence du Chancelier, il est ordonné que le premier des députés en fera les fonctions jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu.

Quoique cette loi ne fasse mention que

[1] A cet égard on peut consulter un arrêt de la cour de cassation du 24 juillet 1811, rapporté par Merlin au mot *appel*, sect. 1, § 5, n° 1.

des chancelleries du Levant et de l'Afrique, on l'étend dans l'usage à celles de tous les consulats.

L'ordonnance du 9 décembre 1776 supprime tous les Chanceliers des échelles, à l'exception de ceux de Barbarie. L'art. 7 voulait que les fonctions de ces officiers fussent exercées à l'avenir par les drogmans, à la nomination des Consuls chargés d'en répondre, conformément à l'art 16 du titre 9 de l'ordonnance de 1681.

Les Consuls conservèrent le droit de nommer les autres officiers subalternes de leurs juridictions. L'art. 16 du titre des *Consuls* de l'ordonnance de la marine n'a pas été abrogé à cet égard. Cette loi en permettant aux Consuls de commettre pour l'exécution de leurs jugements telles personnes qu'ils en jugent capables, veut qu'ils leur fassent prêter serment, et en demeurent civilement responsables.

C'est encore aux Consuls qu'il appartient de régler les droits et émoluments des actes

et expéditions de la Chancellerie ; mais en vertu de l'ordonnance du 24 mai 1728, ils ne peuvent y procéder que de l'avis de quatre députés et de quatre des plus anciens et principaux négociants du corps de la nation. Le tarif de ces droits doit être exposé dans le lieu le plus apparent de la Chancellerie, et l'extrait envoyé pour les consulats du Levant et de Barbarie à l'Amirauté de Marseille, (aujourd'hui au tribunal de commerce de cette ville) et pour les autres consulats au secrétaire-d'état du département de la marine[1].

IX. Le Consul est tenu de faire l'inventaire des biens de ceux qui décèdent sans héritiers sur les lieux, ainsi que des effets sauvés des naufrages. Il doit en charger le Chancelier au pied de l'inventaire, en présence de deux marchands notables dont la signature est nécessaire. Mais si le défunt avait constitué un procureur fondé, ou s'il

1 Voir nº XV de ce paragraphe.

se présente un commissionnaire porteur du connaissement des marchandises sauvées, l'ordonnance veut que les effets leur soient rendus. Il en serait de même si le défunt avait laissé un exécuteur testamentaire qui se présentât; il suffirait que celui-ci fît procéder à l'inventaire par le Chancelier, en qualité de notaire; si cependant il ne se présentait qu'un légataire, il serait nécessaire que l'inventaire fût fait par le Consul pour conserver les droits de l'héritier, qui peut attaquer le testament et contester le legs. Le Consul doit aussi envoyer sans délai copie de l'inventaire des biens des personnes décédées et des effets sauvés du naufrage aux officiers de l'Amirauté et aux députés du commerce de Marseille, qui sont obligés d'en avertir les intéressés.

Quoique la disposition de l'ordonnance paraisse assujettir indéfiniment tous les Consuls, elle ne s'applique cependant qu'à ceux du Levant et des côtes de Barbarie. Il faut que ceux des autres ports adressent la copie

de leurs inventaires au secrétaire-d'état de la marine.

X. Les actes expédiés dans les pays étrangers où il y a des Consuls, doivent faire foi en France, être légalisés par eux comme juges supérieurs du Chancelier qui passe les actes. L'art. 23 du titre 9 de l'ordonnance de 1681 et l'art. 32 de celle du 24 mai 1728 sont précis à cet égard. En l'absence du Consul cette fonction appartient au premier député, et dans les lieux où il n'y a pas de Consul, à l'Ambassadeur ou Résident, et s'il n'y en a point, les actes doivent être légalisés par un certain nombre de négociants notables de la nation.

XI. Il suffit que les contrats maritimes soient passés à la Chancellerie du consulat, en présence de deux témoins; mais il n'en est pas de même des testaments : il faut qu'ils soient reçus tant en présence du Consul que de deux témoins et signés d'eux.

XII. En vertu de l'art. 28 de l'ordonnance du 24 mai 1728, le Consul, ainsi que les deux députés, doivent coter et parapher le regis-

tre du Chancelier, et cet officier doit y écrire toutes les délibérations et les actes du consulat, les testaments, les inventaires et généralement tous les contrats et procédures qu'il passe en qualité de Chancelier.

Le Consul doit lui-même tenir un registre en forme de la régie des droits des invalides dont il est chargé. L'art. 6 du titre 10 de l'édit du mois de juillet 1720 l'oblige de faire coter et parapher ce registre par le Chancelier.

N. B. D'après l'art. 48 de notre code civil, les Français qui se trouvent en pays étranger peuvent y passer les actes relatifs à leur état civil, soit devant les agents diplomatiques, soit devant les consuls de France. Ils peuvent aussi, suivant l'art. 47, les passer devant les officiers du lieu.

XIII. Au surplus il est à remarquer sur tout ce qui a été dit ci-dessus relativement à la juridiction des Consuls, qu'il n'y a point d'autres règles générales que celles qui sont écrites dans les *conventions consulaires* pas-

sées entre la puissance qui députe ces officiers et la puissance qui les admet dans son sein.

Ces conventions sont quelquefois limitées à un certain temps. Ainsi la convention consulaire du 14 novembre 1788 entre la France et les États-Unis de l'Amérique avait réglé pour le terme de quatorze ans, que les Consuls des deux nations connaîtraient respectivement tous les différends et procès qui s'élèveraient en France avec des Américains et en Amérique avec des Français. C'est encore pour un temps limité, pour l'espace de huit ans, que par le traité passé entre les mêmes puissances le 8 vendémiaire an 9, il fut dit, art. 10 : « Les deux parties contractantes pourront nommer, pour protéger le négoce, des agents commerciaux qui résideront en France et dans les États-Unis. Chacune des parties, ajoute le même article, pourra excepter telle place qu'elle jugera à propros, des lieux où la résidence de ces agents pourra être fixée. Avant qu'aucun agent puisse entrer en fonc-

tions, il devra être accepté dans les formes reçues par la partie chez laquelle il est envoyé, et quand il aura été accepté et pourvu de son *exequatur*, il jouira des droits et prérogatives dont jouiront les agents semblables des nations les plus favorisées. »

A défaut de conventions écrites il est des usages qui, réciproquement observés entre les nations relativement à la juridiction de leurs Consuls respectifs, tiennent lieu de lois. Ainsi les Consuls connaissent de tous les délits que commettent à bord des bâtiments de leurs nations, dans les ports étrangers, les hommes qui composent les équipages de ces bâtiments.

XIV. Remarquez encore qu'aujourd'hui ce n'est plus au ministre de la marine, mais à celui des relations extérieures et à celui du commerce que les Consuls sont immédiatement subordonnés.

XV. Enfin il faut observer que les Amirautés, ces anciennes juridictions où la justice se rendait au nom de l'Amiral, n'existent

plus; leur suppression fut prononcée par l'art. 1 du titre 5 de la loi du 9 août 1791; la loi du 7 septembre 1790, art. 8, leur avait déjà ôté la connaissance du contentieux relatif au commerce maritime.

Le titre 1 de la première de ces lois répartit leurs diverses attributions entre les tribunaux de commerce, les juges de paix et les tribunaux ordinaires.

§ III.

DE L'ADMINISTRATION DES CONSULS.

I. Les Consuls ne sont pas seulement à la tête de la juridiction établie de leur résidence pour les nationaux, ils président encore à toute l'administration *économique* et *politique* de la nation ; c'est en quelque sorte sur eux que repose l'ordre public.

Les assemblées générales et particulières de la nation ne peuvent être convoquées, tenues ni présidées que par le Consul, et

en cas d'absence ou de maladie, dans sa maison, sur sa permission expresse, par le premier des deux députés en exercice; mention doit en être faite dans le procès-verbal de l'assemblée. Le règlement fait en 1728 pour le consulat de Cadix veut que les assemblées générales soient tenues tous les trois mois, et plus souvent s'il en est ainsi jugé nécessaire par le Consul, ou s'il en est requis par les députés en exercice, au nom de la nation.

Comme procureurs-généraux de la nation, ces députés peuvent représenter au Consul ce qu'ils estiment convenable au bien de la nation et à la conservation du commerce.

Le Consul doit appeler aux assemblés générales tous les marchands, capitaines et patrons français étant sur les lieux, excepté les artisans et les matelots; tous sont obligés d'y assister, à peine d'une amende applicable soit au besoin des Français pauvres, soit au rachat des captifs; elle doit être payée

sans déport par les contrevenants et remise entre les mains des députés en exercice.

La forme de l'élection des députés est déterminée par le règlement de Cadix.

Il y est dit : Tous les ans dans la semaine qui suit la Saint-Louis, on doit nommer dans une assemblée générale six négociants pour choisir, de concert avec le Consul, quatre sujets propres à remplir la place de députés : la liste doit en être lue dans une nouvelle assemblée générale convoquée deux jours après la première. On y doit écrire les noms des quatre sujets choisis sur quatre billets séparés mis et roulés dans un vase, dont deux sont tirés au sort par un des plus jeunes négociants de la nation et présentés au Consul, qui les ouvre publiquement et les fait voir à l'assemblée. Si l'élection est jugée valide, il déclare députés les deux négociants dont les noms sont ainsi sortis; il confirme leur élection et leur fait aussitôt prêter serment d'exécuter les ordonnances.

Nul ne peut être élu député s'il n'est né

Français, ou s'il n'a été naturalisé, et si dans ce dernier cas les greffes de naturalisation ne sont enregistrées au greffe du consulat sur l'ordonnance du Consul.

Les Français naturels ou naturalisés qui ont épousé des femmes nées sujettes du souverain du pays sans la permission de S. M., ne peuvent être élus députés.

Les deniers appartenant au corps de la nation, soit qu'ils soient destinés au soulagement des pauvres, ou aux affaires communes de la nation, ou à l'entretien de la chapelle de S^t^. Louis, doivent être reçus par les députés en exercice ; ces députés sont les trésoriers de la nation.

Les capitaines et patrons des navires et bâtiments Français sont tenus de leur remettre une copie signée d'eux, de leur manifeste et déclaration ; le Chancelier du consulat ne peut délivrer aux capitaines et patrons les expéditions qui leur sont nécessaires, qu'en rapportant le reçu des droits payés aux députés; ces reçus restent dans la Chan-

cellerie pour être représentés lorsque les députés rendent compte de leur administration.

Ils doivent le faire quinze jours après être sortis d'exercice.

Le règlement fait pour Cadix, exige que le compte soit présenté au Consul et affirmé véritable avec les pièces justificatives de recette et de dépense, qu'il soit examiné par lui en présence des nouveaux députés en exercice et de six anciens négocians du corps de la nation pour l'apostiller et l'arrêter. Cet arrêté doit être signé par le Consul et par ceux qui ont examiné le compte avec lui.

Les deniers dont les députés sortis d'exercice se trouvent redevables envers la nation, après l'apurement de leur compte, doivent être remis en présence du Consul et des deux députés en exercice dans un coffre fermant à deux clefs, dont l'une reste entre les mains du Consul et l'autre entre celles du premier député en exercice : à quoi faire les députés peuvent être contraints par l'ordonnance du

Consul comme pour les propres affaires de S. M.

S'ils se trouvent créanciers de la nation, il doit être pourvu aussitôt à leur remboursement par un mandement signé du Consul et des députés en exercice sur les fonds appartenants à la nation ; et si ces fonds ne sont pas suffisants, il doit y être pourvu dans l'assemblée de la nation convoquée par le Consul.

Il est défendu au Consul de cotiser la nation et de faire aucun emprunt en son nom sans y être autorisé par une délibération prise dans une assemblée générale convoquée à cet effet, et dont le résultat doit contenir les causes et la nécessité de l'emprunt.

Pour fournir au remboursement des sommes ainsi empruntées, il doit être arrêté dans la même assemblée un rôle de la somme pour laquelle chaque négociant faisant partie du corps de la nation doit contribuer par forme de cotisation.

Ce rôle doit être exécuté sur les mandements du Consul sans que sous prétexte de satisfaire à de pareils emprunts ou à quelques dépenses extraordinaires pour le corps de la nation, on puisse imposer aucun droit sur les navires ou bâtiments portant pavillon de France, ou sur les marchandises dont ils sont chargés venant à la consignation, soit des Français, soit des étrangers, sans y être autorisés par un ordre exprès de Sa Majesté.

Il est nécessaire que les résolutions de la nation soient revêtues d'un mandement du Consul pour être rendues exécutoires. Elles doivent être signées des deux tiers au moins de ceux qui y ont assisté, autrement suivant l'art. 30 de l'ordonnance de 1728 elles n'obligeraient pas ceux qui refuseraient d'y consentir.

II. Les consuls de Barbarie et du Levant doivent envoyer, de trois mois à autres, au lieutenant de l'Amirauté et aux députés du

commerce de Marseille [1], copie des délibérations prises dans les assemblées, et les comptes rendus par les députés de la nation pour être communiquées aux échevins (les maires et adjoints et membres municipaux) et débattus par eux et par les députés du commerce, s'il en est besoin.

A l'égard des autres consulats, c'est au ministre de la marine [2] qu'il faut communiquer toutes les délibérations qui concernent le commerce et les intérêts de la nation ; c'est ce qui résulte des art. 10, 15 et 33 de l'ordonnance du 24 mai 1728.

III. Les Consuls ont l'inspection du commerce et de la navigation de la nation dans leur département ou district

Les maîtres, capitaines ou patrons des navires ou bâtiments qui abordent dans les ports où il y des Consuls, sont tenus en arrivant de leur représenter leurs congés, de faire rapport de leurs voyages, et de prendre

1 Voir ci-dessus, n° XV, § 2.

2 Voir ci-dessus, n° XIV, § 2.

d'eux en partant un certificat du temps de leur arrivée, de leur départ et de l'état et qualité de leur changement.

Mais sous prétexte de ces certificats, quelques Consuls s'étant ingérés de donner des congés, l'ordonnance du 22 décembre 1686 en confirmant l'Amiral dans le droit de donner seul les congés nécessaires, fit défenses expresses aux Consuls du Levant de délivrer aucun congé ni passeport sous quelque prétexte que ce fût, à peine de punition.

Ces défenses furent renouvelées par le règlement du 1.er mars 1716, art. 10, qui ajoutait la peine de destitution et de punition exemplaire.

L'art. 16 de ce règlement veut que les maîtres des bâtiments joignent le certificat des Consuls au congé qu'ils ont pris en partant du Royaume.

Suivant l'art. 16 des lettres-patentes du mois d'avril 1717, c'est encore au Consul à certifier que les marchandises de nos colonies qui, après avoir été entreposées dans les

ports du royaume ont été chargées pour l'étranger, ont effectivement été déchargées dans le lieu de leur destination.

Au défaut du Consul, ce certificat doit être délivré par le juge des lieux ou par d'autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple.

Il en est de même des autres certificats et rapports qui doivent se faire régulièrement devant les Consuls; à leur défaut, on doit s'adresser aux magistrats du pays ; c'est ce qui résulte d'un arrêt du parlement d'Aix du 27 juin 1724 rendu en faveur des assureurs sur le navire *le victorieux*, contre le sieur Sarebourse et autres. [1]

IV. L'ordonnance du 27 septembre 1776 a confié aux Consuls une partie de l'administration dont les intendants des colonies étaient chargés, lorsque quelque flotte ou

1 Voyez encore sur le même sujet les art. 3 et 4 de la loi du 1er mars 1793, portant défenses d'importer en France certaines étoffes ; l'art. 13 de la loi du 10 brumaire an 5.

vaisseau relâche dans les ports de leur résidence

L'art. 19 veut que ce soit le Consul qui conjointement avec l'officier chargé du détail général, pourvoye à l'approvisionnement de l'armée conformément aux états visés par l'officier général.

Les marchés doivent être passés par le Consul, faits doubles et visés par le général, auquel copie doit en être remise. Tous les approvisionnements doivent être délivrés à l'officier chargé du détail de l'armée.

Suivant l'art. 24, s'il est besoin de lettres de change pour le payement des approvisionnements ou remplacements nécessaires à l'armée, elles doivent être tirées par le Consul du port où l'armée aura relâché, soit sur le caissier du munitionnaire général des vivres, soit sur le trésorier général de la marine, suivant la nature des approvisionnements. Ces lettres de change doivent être visées par l'officier général qui est obligé

d'en donner avis au secrétaire d'état ayant le département de la marine.

V. Ce sont les Consuls qui règlent les avanies faites sur toute la nation; mais quand ces avanies ne concernent que quelques particuliers, les Ambassadeurs et les Consuls n'emploient que leur entremise.

Pour subvenir au payement de ces avanies, les Consuls, de l'autorité du roi, sur l'avis de la nation, imposent un droit de tant pour cent sur les vaisseaux.

§ IV.

DES PROFITS ET ÉMOLUMENTS DES CONSULS.

N° I. Ces droits diffèrent suivant les lieux, les souverainetés, et quelquefois suivant les ports. Ce qui suit suffira pour en donner une notion convenable à ceux qui ont intérêt de connaître cette matière :

Les droits des Consuls en Espagne furent réglés par un arrêt du conseil du 20 janvier 1660.

Auparavant ils étaient d'un et demi pour cent des marchandises appartenantes aux

sujets de Sa Majesté qui entraient dans les ports d'Espagne où les Consuls étaient établis, ou qui en sortaient. Les Consuls obtenaient de temps à autre des commissions pour se faire payer ce droit très-onéreux.

L'arrêt du 20 janvier 1760 révoqua toutes les commissions qui avaient été accordées dans les consulats d'Espagne, pour percevoir le droit de un et demi pour cent, défendit à ceux qui en étaient porteurs, et à tous autres consuls français en Espagne, de lever un pareil droit; il voulut que les consuls d'Espagne reçussent pour les droits de leurs consulats, savoir :

Ceux qui étaient établis dans les ports et hâvres des Provinces de Biscaye et de Galice, 24 réaux de plate pour chaque navire et barque appartenant aux sujets de S. M.

Ceux des ports de Huélùs, Séville, San-Lucar de Barameda, Sainte-Marie et Cadix, 70 réaux de plate pour chaque navire et barque appartenant aux sujets de S. M.

Enfin ceux de tous les ports situés dans

le détroit de Gibraltar et en Catalogne, 36 réaux de plate pour chaque navire et 24 pour chaque barque ou polacre.

La perception de ces droits devait se faire lors du chargement et du rechargement des bâtiments. Mais cette loi n'eut pas longtemps son exécution ; l'ordonnance du 24 mai 1728 autorisa le consul de Cadix dans la perception de droits bien plus étendus.

Il perçut des marchands, capitaines, maîtres et patrons des navires et bâtiments portant le pavillon de France, le droit appelé communément d'*Ancrage*. Cette imposition est à raison de 12 piastres et demie, dont deux pour le Vice-Consul par chaque navire qui charge ou décharge des marchandises dans ce port ; il n'est que de 5 piastres et 1/4 seulement, y compris une piastre pour le Vice-Consul par chaque tartane ou autre petit bâtiment non ponté. On ne peut exiger le droit d'ancrage des navires qui n'ont point chargé ni déchargé des marchandises.

Les marchandises fines et emballées venant

sur des bâtiments portant le pavillon de France, à la consignation des Français établis à Cadix, et qui sont déchargées dans ce port, payent en outre un réal de plate par tonneau pour les marchandises de gros volume.

Moitié de ce droit appartient au Consul pour son droit appelé le demi-réal, et l'autre moitié, appelée communément le demi-réal des pauvres, est laissée au corps de la nation pour le soulagement des pauvres français.

Les marchandises de gros volume payent par tonneau deux réaux, dont les deux tiers appartiennent au Consul et l'autre tiers au corps de la nation.

Les marchandises fines et non emballées venant sur des bâtiments portant pavillon de France, à la consignation des étrangers et déchargées dans le port, ne payent que deux réaux de plate par ducat du montant de leur fret et quatre réaux de plate par ton-

neau pour celles de gros volume et non emballées.

Les deux tiers de ce droit appartiennent encore au Consul, et l'autre tiers au corps de la nation.

Les sucres et cacaos des îles françaises de l'Amérique qui sont apportés par des navires et bâtiments portant le pavillon de France, venant en droiture pour y être déchargés, sont taxés à un quart de réal de plate par ducat du montant du fret qui est dû pour ces marchandises, et les deux tiers en appartiennent au Consul et l'autre tiers à la nation.

Lorsque les marchandises qui ont acquitté à Cadix les droits consulaires et nationaux n'y sont pas déchargées, mais sont transportées sur les mêmes bâtiments dans les ports de Sainte-Marie, de San-Lucar ou de Séville, elles n'y sont plus assujetties qu'aux droits de *chapelle* ou des pauvres et à ceux d'ancrage envers les Vice-Consuls de ces ports.

Les maîtres ou patrons de navires et bâti-

ments français ne peuvent signer aucun connaissement pour les marchandises chargées sur leurs bâtiments, que sous la condition expresse que les droits consulaires et nationaux seront payés à bord sur le pied fixé par l'ordonnance du 24 mai 1728. Celle du 2 octobre suivant les y assujettit ainsi que ceux qui ont chargé les marchandises, à peine de répondre de la valeur de ces droits en leur pur et privé nom, sans pouvoir en être déchargés sous aucun prétexte. Cette loi ajoute qu'au départ des bâtiments des ports nationaux et étrangers où ils chargeront pour Cadix, il ne pourra leur être délivré d'expédition de leurs congés qu'en représentant leurs connaissements signés en la forme prescrite.

Cette ordonnance ne tranchant pas toutes les difficultés, Louis XV en rendit une nouvelle le 21 juillet 1731.

En conséquence tout maître, capitaine, patron de navire ou bâtiment qui charge *dans quelque port que ce soit* des marchan-

dises pour le compte et à la consignation de négociants français et étrangers, est tenu *par corps* de payer au consul de France du lieu de déchargement les droits consulaires et nationaux fixés par les *règlements*, les *tarifs* et l'usage. Faute de payement de ces droits, l'ordonnance prononce une amende de 1,000 liv. qui ne peut être comminatoire.

Les capitaines et patrons, pour justifier à leur retour en France du payement des mêmes droits, sont tenus d'en retirer une quittance signée des Consuls ; ils doivent répondre en leur pur et privé nom des droits qui ne leur auraient pas été payés, sauf leur recours contre les propriétaires, les armateurs des bâtiments et les chargeurs des marchandises avec lesquels ils peuvent prendre d'avance des précautions pour s'assurer du remboursement des droits consulaires et nationaux.

III. Les droits et les émoluments du consul de Lisbonne furent fixés par les arrêts du Conseil des 24 mai 1656, 20 janvier 1660

et 22 mai 1671. Ce dernier arrêt réduisit les droits à un quart pour cent, au lieu de deux pour cent qui se payaient auparavant.

Telles sont relativement aux Consuls français, les notions principales que doivent avoir les négociants, les armateurs, les capitaines marins et tous ceux qui ont des relations avec les étrangers. Nous les avons puisées dans les documents les plus authentiques et les commentateurs les plus estimés. Si d'un côté elles font connaître les droits et les devoirs des Consuls, elles nous font comprendre de l'autre combien dans l'intérêt de notre commerce extérieur, ces officiers publics méritent la protection de nos gouvernants.

Quant aux Consuls des nations étrangères en France, ils représentent aussi dans nos ports leurs souverains respectifs. C'est par eux que nos relations commerciales sont entretenues au dehors. Nous devons donc les environner de toute la considération qu'ils

méritent et ne jamais souffrir que la moindre avanie leur soit faite. D'ailleurs la plupart de ces Consuls sont eux-mêmes de grands négociants, de riches banquiers ou d'habiles manufacturiers ; leur présence dans nos ports est un élément de prospérité. Nous sommes donc intéressés à ce que cette présence se perpétue ; alors surtout que ces Consuls se font remarquer par les brillantes qualités personnelles, les vertus et les talents qui distinguent ceux qui ont le siége de leur district à Marseille.

Ces Consuls sont au nombre de 23, y compris les Vices-Consuls.

Savoir :

	MM.
Angleterre.	— Turnbull, consul.
	Richardson, vice-consul.
Autriche.	— Lavison, consul.
	Pagès, vice-consul.
Belgique.	— E. Escalon, consul.

	MM.
Bavière et Danemark.	— Sieveking, consul.
Brésil.	— . . . .
Deux-Siciles.	— Le chev. Stella, c.-général.
	Cachia, vice-consul.
Espagne.	— De Prat, consul.
	Estarico, vice-consul.
Etats-unis.	— Crozal, consul.
Grèce.	— Lizinia, consul.
Hanovre.	— Peyron, consul.
Monaco.	— Chappon, consul.
Portugal.	— Mazitelly, consul.
Pays-bas.	— Siau, consul.
Rome.	— Perrier, consul.
Russie.	— D'Ebeling, consul.
	Gierra, vice-consul.
Sardaigne.	— . . . .
Suède.	— Folsh, consul.
Suisse.	— Blanchenay, consul.

NOTA. M. Guy, Consul général, gère tous les consulats qui n'ont pas de titulaires.

FRET OU NOLIS.

MOYEN D'AMÉLIORATION.

VICE GRAVE RELATIF AUX AVARIES.

JUSTICE CONSULAIRE.

La matière que je vais traiter ici mérite de fixer l'attention de tous ceux qui s'occupent du commerce de Marseille, et plus particulièrement de ceux pour qui cette occupation est un devoir.

Je vais parler 1°. du fret ou nolis, et de quelques moyens d'amélioration ; 2°. d'un

vice grave qui se trouve dans les lois commerciales relatives à la marine marchande ; 3°. de la justice consulaire ou commerciale.

1°. Le lougage d'un navire pour transporter les marchandises d'un port dans un autre s'appelle *nolis* dans le commerce de la Méditerranée, et *fret* dans les ports de l'Océan.

Nolis ou fret, ce mot n'a rien de commun avec le droit par *tonneaux* de mer que les capitaines des vaisseaux étrangers payaient autrefois au bureau des fermes du roi (aujourd'hui à la douane), dans les ports de France au moment de l'entrée et de la sortie.

Les conditions , les pactes relatifs au fret varient toujours suivant la nature des chargements, la distance des lieux et même suivant les lieux où les marchandises sont embarquées. En 1787 on évaluait à 3 ou 4 millions le fret des navires employés pour le Levant.

A Marseille les bâtiments expédiés pour l'importation de l'huile sont frétés pour aller et venir. Le fret se paye sur le peid de *tant*

par millérole (ancienne mesure) ou *tant* par hectolitre (nouvelle mesure), et l'on paye le vide pour le plein ; ceux qui sont expédiés pour importer du sel prennent pour le fret tant par charge , mine, minot ou enfin hectolitre. Les capitaines qui chargent à la cueillette, suivaient autrefois un tarif fait en 1715.

En temps de guerre on devait payer un tiers de plus , quelquefois le double. Souvent aussi les négociants trouvaient à charge *franc de frais d'entrée* , parce qu'ils s'obligeaient de faire charger le bâtiment de sortie et que le propriétaire ou armateur se dedommageait par le fret de sortie procuré par les chargeurs. Ainsi l'on ne pourrait aujourd'hui même faire à cet égard un calcul qui fût exempt d'erreur.

Toutefois prenant pour base ce qui se passait vers la fin du dernier siècle , mettant à part les bâtiments caravaneurs et ne nous occupant que des 350 navires qui , année moyenne étaient employés au commerce du

Levant et de Barbarie, nous trouvons le résultat suivant.

De ces 350 navires cent au moins partaient chaque année pour aller charger des *huiles*, des *blés* et du *riz*. Un navire qui allait charger des huiles avait pour l'ordinaire un encombrement de 900 millèroles, et se frétait à 3 ou 4 fr. par millérole. Celui qui allait chercher du riz ou du blé portait approximativement 900 ou 1,000 charges à 4 fr. 10 s. la charge. Etablissez que sur ces 100 navires 50 partaient pour la traite des huiles, 25 pour les blés, et 25 pour le riz. La somme de ces différents frets devait s'élever, année commune, à quatre cents mille livres; ci 400,000

A l'égard des 250 bâtiments qui restaient, on trouve qu'en 1782, 182 revinrent du Levant et de Barbarie, chargés de marchandises, et firent un fret de 1,542,941 liv.. Mais ce fret payé en temps de guerre, où natu-

rellement il devait être plus élevé qu'en temps de paix, et lorsque les mers sont libres, doit être réduit au moins d'un tiers, pour ne donner, en temps de paix, qu'une somme de un million vingt-huit mille liv.; ci. 1,028,000

Pour le fret d'entrée sur les 8,000 ballots de draps qu'on pouvait chaque année expédier, et dont le fret était stipulé dans le tarif, à raison de 4 piastres par ballot, ajoutez trois cent mille liv.; ci. 300,000

Vous trouverez le total de un million sept-cent vingt-huit mille liv.; ci. 1,728,000

C'était approximativement la somme du fret annuel pour la navigation dans le Levant des divers articles ci-dessus spécifiés.

Il ne faut pas croire pourtant que le fret soit une dépense faite en pure perte. La mar-

chandise le supporte dans le lieu où elle est consommée parce qu'elle y est vendue à plus haut prix, et ce prix est un bénéfice pour les particuliers, soit pour les objets qu'il exporte, soit pour ceux qu'il importe.

En effet, si le fret gagné par nos navigateurs était pris sur les étrangers, il deviendrait bénéfice pour l'état; mais étant pris sur un commerce dont les Français retirent le fruit, il devient pur bénéfice pour eux et il reste dans leurs mains. Il ne peut s'en retrouver une partie que lorsque les marchandises arrivées à Marseille passent en *transit* chez l'étranger. Alors celui-ci paye sur ce qu'il reçoit non seulement le fret supporté par la marchandise, mais encore tous les frais de transport gagnés par les voituriers et les rouliers.

De ces réflexions il faut conclure que le fret ou nolis, ou si l'on veut encore, le coût du transport, n'est qu'une avance faite par les négociants aux consommateurs et aux étrangers, avance qu'ils retrouvent ensuite

dans la revente ou l'échange des objets de commerce.

Toutefois on pouvait dans l'ancien temps, on pourrait aujourd'hui diminuer les dépenses auxquelles le fret donne lieu en apportant dans la navigation, la construction des navires et les équipages un peu plus d'économie.

A cet égard le passé peut encore ici servir de leçon au présent, en nous faisant connaître les abus ou les fautes qu'il comportait.

D'abord il est reconnu que les équipages de nos bâtiments de commerce sont plus nombreux que ceux des autres nations........ En Angleterre, par exemple, le nombre moyen d'hommes pour le Canada, le Levant, le cabotage et tous les voyages de long-cours, est à peu près de six hommes par 100 tonneaux. Les nations du nord de l'Europe ont dans les mêmes voyages le nombre moyen de sept hommes. Les Français seuls embarquent terme moyen huit hommes par 100 tonneaux dans tous les voyages de long-cours.

Dans la Méditerranée nos marins employés au petit cabotage, ceux qui faisaient autrefois la caravane, naviguaient à la part comme à présent, et étaient, nombre moyen, neuf hommes par 100 tonneaux. Cette augmentation sur les autres branches du commerce du Royaume provenait de ce que les équipages prenaient un novice et un mousse de plus que la loi n'exigeait.

Ainsi la navigation commerciale de France était chargée en salaires et en nourriture d'hommes, plus que l'étranger, d'un homme 1/2 par cent tonneaux pris en masse. Voici les causes de cette nuisible augmentation.

1° Les grandes et trop grandes commodités qu'on voulait se donner dans le service.

2° L'accastillage ou château sur l'avant et l'arrière, et les ornements pour l'ordinaire inutiles et quelquefois dangereux au corps du navire.

3° Une mâture trop haute et fausse; trop d'envergures, de vergues basses; des poulies trop nombreuses et trop petites, une dépense

en gréement trop considérable, et une mauvaise position dans la mâture.

4° Des frais d'armement trop étendus, les journées étant trop prolongées.

5° A Marseille, le charpentier n'est pas calfat, et le calfat n'est pas charpentier. L'armateur était donc obligé de recourir au service de deux hommes, tandis que les étrangers et les Français du Ponent trouvent dans un seul les talents et l'intelligence de deux.

6° Les capitaines voulant se procurer dans leurs voyages toutes les commodités possibles, faisaient embarquer un nombre mineur d'officiers qui étaient à charge au commerce, et les négociants-armateurs ne pouvaient ou n'osaient s'y refuser.

7° La dépense de la table était trop considérable à cause du nombre des officiers inutiles et de la bonne chère qu'on voulait à bord. N'y avait-il pas trop de luxe de bouche là où les capitaines voulaient des maîtres d'hôtel, des pâtissiers et le pain frais tous les jours? N'eût-

il pas été plus convenable que chaque navire eût sa provision de vivres complets pour tout le temps que devait durer le voyage, et même au delà par précaution?

8° Peu de vigilance sur tout ce qui a rapport à la santé des équipages, les coffres de pharmacie, la dépense des malades, etc.

9° Les chirurgiens nommés à la visite de la cause de médecine ne s'acquittaient presque jamais de ce devoir; cependant lorsqu'ils donnaient au capitaine, sur sa demande, leurs certificats de visite, ils exigeaient 3 fr. 1 s. pour cet objet. N'était-ce pas une charge sans utilité pour l'armateur?

10° Il en était de même de l'exaction de la somme de 6 fr. qu'exigeaient les prieurs de St.-Elme par chaque bâtiment qui partait pour l'Amérique et pour l'Inde; les autres navires ne payaient cette taxe que proportionnellement à leur port en tonneaux. Toutefois il est vrai de dire que cette imposition toute supportée par le commerce suivant l'usage établi, aurait dû être supportée par les capitaines, les

officiers et l'équipage plutôt que par l'armateur, puisque le produit en était destiné au soulagement des marins pauvres et de leurs familles.

11° Un autre abus d'alors est relatif au billet de la *Grande-Miséricorde* que chaque capitaine était obligé de prendre pour être expédié par l'Amirauté. Ce billet coûtait à l'armateur 3 fr. 10 s. par navire, autre taxe dont la destination était sans doute bien respectable, mais qui n'était encore établie que par l'usage.

12° Il faut ajouter à toutes ces causes les salaires considérables exigés par les ouvriers, les frais des manifestes, les patentes de la santé, et l'on trouvera la cause du prix excessif des armements et du transport des marchandises.

13° Ce n'est pas tout. L'armateur supportait encore, à chaque voyage de son navire, un droit de visite de l'inspecteur des canons qui taxait lui-même arbitrairement. Cette visite était fort inutile surtout en temps de

paix, puisque les navires ne faisaient pas usage de leurs canons. Il eût été plus convenable qu'après que chaque pièce aurait été une fois reconnue bonne et conforme à l'ordonnance, le capitaine ne fût pas constamment assujetti à de nouvelles épreuves toujours onéreuses.

14° Les frais de l'Amirauté n'étaient pas moins à charge à l'armateur; car d'un côté les préposés chargés de la visite des navires fixaient eux-mêmes arbitrairement les frais de cette visite; d'un autre côté le greffier refusait à l'armateur un *récépissé* justificatif du payement des frais du congé et du passeport de l'Amiral. Si ce congé et ce passeport ne s'étaient pas renouvelés à chaque voyage, les frais auraient été moindres, les vexations des préposés moins fréquentes; de tout quoi il serait résulté pour l'armateur une grande économie dans les armements.

15° Mais de toutes ces impositions supportées par le commerce, la plus lourde pour l'armateur était la perception de la somme

de 360 fr. exigée par le bureau des classes, de chaque navire indistinctement qui faisait le voyage des colonies.

Pour l'intelligence de ce fait il est à propos de rappeler ici quelques circonstances peu connues.

Lors de l'établissement du commerce des colonies, chaque navire était obligé de donner passage à trois hommes de métiers, ou si l'on veut trois artisants que l'armateur lui-même devait se procurer. S'il n'en présentait aucun, il arrivait qu'au lieu de trois, le commissaire des classes en imposait six, qui pour le payement de leur passage et de leur nourriture s'engageaient à servir trois ans dans les colonies.

Cette pratique, il faut en convenir, offrit d'abord des résultats avantageux, puisque les colonies venaient à peine de naître et qu'il y fallait forcément des ouvriers, des artisants, des cultivateurs. Combien de ces honnêtes industriels qui, partis de la métropole misérables ou à peu près, retour-

naient ensuite millionnaires ou laissaient des concessions colossales? D'ailleurs à l'occasion de leur passage d'outre-mer, l'armateur n'éprouvait aucun préjudice réel, puisque le capitaine en arrivant aux Antilles, cédait ses passagers à l'habitant à la même condition, c'est-à-dire que les ouvriers travailleraient pendant trois ans sans autre salaire que leur nourriture. Cette cession était faite moyennant une somme équivalente à celle qu'avait payée l'armateur pour le passage des ouvriers-colons.

Toutefois comme les meilleures institutions dégénèrent souvent en abus, celle dont nous parlons ne tarda pas à devenir insupportable pour le commerce; aussi et à mesure que les colonies prospérèrent, on en reconnut l'inutilité. Le gouvernement supprima la charge imposée aux armateurs; mais il laissa subsister dans le bureau des classes le droit d'exiger 360 fr. par chaque navire qui partait pour les colonies; c'était vexatoire ou tout au moins bien contraire à l'équité,

car cette imposition n'avait été établie en principe que pour payer la permission d'aller dans les colonies. Elle fut aussi ruineuse et accablante pour le commerce que les gages des déserteurs acquis jusques au jour de la désertion, et que l'armateur était obligé de verser dans la caisse de la marine.

Toutes dépenses accumulées rendaient les armements très-dispendieux, gênaient les départs et les retours, laissant à l'étranger non soumis aux mêmes lois un avantage réel sur le commerce de Marseille, et en général sur le commerce des Français. Ils exigeaient une réforme et de nouveaux règlements qui ont eu lieu sous quelques rapports; mais il existe encore des inconvénients plus ou moins semblables à ceux qui viennent d'être signalés. L'intérêt du commerce exige qu'on y remédie.

Il existe surtout dans les lois relatives *à la marine marchande*, à la navigation, un vice qui nous a toujours paru fort grave. On en

jugera par les réflexions suivantes que nous recommandons à l'attention du pouvoir :

En rapportant tous les articles qui traitent des avaries, il découle cette vérité que le législateur à son insu, fait aux capitaines marins, une nécessité de ce qu'on appelle baratterie de patron.

Les actes de *grande baratterie* sont fort rares[1], parce qu'il est possible de les reconnaître quoique avec beaucoup de peine, et que d'ailleurs ils exigeraient des marins du grand comme du petit cabotage, généralement honnêtes, l'audace et la scélératesse qu'on reproche aux forbans.

Mais les actes de *petite baratterie* sont communs, innombrables, non seulement parce qu'il est impossible aux négociants chargeurs ou assureurs de les faire constater, circonstance qui ne contribue pas peu à cette

1 Je ne connais sur ce qu'on appelle *grande baratterie* qu'un seul arrêt de la cour royale d'Aix, chambre des mises en accusation, du 22 juillet 1822. Cet arrêt ne déclare applicable à ce crime que l'art. 386, § 4 du code pénal, portant la peine de la réclusion. La cour de cassation, par arrêt du 30 août même année, rejeta le pourvoi formé par l'un des accusés.

baratterie, mais encore parce que leur perpétration est laissée pour ainsi dire à l'arbitraire de la conscience.

Inutilement on objecterait que ces actes sont répréhensibles, qu'ils ressemblent au vol, au crime. Si la conscience des gens de mer, dont les brusqueries apparentes n'excluent point la loyauté, leur dit le contraire, ils n'écouteront, au milieu de l'Océan, que le cri de leur conscience qui ne les condamne pas, et laisseront de côté un texte de loi qui ne peut les atteindre.

Ceci, pour être bien compris, nécessite quelques explications.

L'ordonnance de la marine de 1681, et notre code de commerce actuel, qui n'en est bien souvent que la copie, divisent les avaries en *grosses* ou *communes*, en *simples* ou *particulières*..... Les premières sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret, au marc le franc de la valeur.[1] Les autres sont supportées et

[1] Voir l'art. 401 du code de commerce.

payées par les propriétaires de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense. [1]

Mais le plus souvent cette dépense est occasionnée par la perte de câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, perte causée par tempête ou autre accident de mer[2]; d'un autre côté la loi considère comme *commune* l'avarie des câbles, mâts, ancres et autres objets rompus, coupés, abandonnés, en nn mot avariés pour le *salut commun* [3], il arrive donc que le capitaine, soit qu'il ait en tout ou en partie la propriété du navire qu'il commande, soit qu'il ait été mis à la tête de ce navire par un armateur dont il doit considérer les intérêts comme les siens propres s'il veut conserver le commandement; il arrive, disons-nous, que le capitaine est obligé de considérer comme *commune* toute avarie

1 Voir l'art. 405 du code de commerce.

2 Voir le code de commerce, art. 403.

3 id. id. art. 400.

simple, résultant d'un dommage occasionné spécialement au navire.

On dira peut-être ici que la loi d'accord avec l'équité naturelle fait au capitaine un devoir de ne regarder comme *communes* que les avaries souffertes pour le salut *commun*. Cela est vrai en principe, mais dans l'application c'est à notre sens une pure faculté arbitraire.

En effet, supposez un ouragan, une orte tempête ; supposez la nécessité de faire relâche pour réparer des voies d'eau, ravitailler le navire dont la marche aura été arrêtée par un sinistre quelconque; comment est-ce possible que le capitaine n'envisage pas ses dépenses comme ayant été faites pour le *salut commun*? Son consulat ou rapport d'avarie qu'il est tenu de déposer dans les 24 heures de son arrivée dans un port, aux archives des autorités compétentes, et même chez le juge de paix, là où il n'y a pas un tribunal de commerce, fait foi en quelque sorte jusqu'à inscription de faux. La loi au-

torise bien les co-intéressés à la cargaison, à contredire ce consulat ; mais où trouveront-ils, où pourront-ils chercher les éléments justificatifs de leurs contredits ? Dans le consulat même ? La chose est impossible ou très-rare ; car ou le capitaine connaît son code maritime ou non ; s'il le connaît son rapport sera fait de manière que les contradictions les plus déliées n'y auront aucune prise. Dans le second cas 24 heures étant à sa disposition après qu'il a été admis à la libre pratique, il en profitera pour faire dresser régulièrement son rapport par les écrivains publics, ou les agents d'affaires qui pullulent, à Marseille surtout, et qui sont la plupart exercés à la rédaction de ces procès-verbaux. Les plus honorables avocats eux-mêmes portés naturellement à sauve-garder les intérêts de leurs clients, donneront des conseils utiles lorsque les capitaines affirmeront que l'avarie à réparer est *commune*.

On objectera peut-être encore que les consulats doivent être vérifiés par les gens

de l'équipage, interrogés par le juge [1] : cette objection sérieuse en apparence n'a en réalité rien de solide.

Il faut savoir en effet que quoique l'affrètement du vaisseau puisse se faire au mois ou au voyage, il est facultatif au capitaine d'engager ses matelots au mois, au voyage ou au fret. Engagés au mois ou au voyage les matelots s'intéressent fort peu à la nature et aux conséquences des avaries qui n'entraînent pas la perte totale du navire et de la cargaison. Dans tous les autres cas leur solde est privilégiée même sur le sauvetage ; mais loués au fret ou nolis, leurs intérêts s'identifient avec ceux du capitaine. Aussi l'on remarque que l'engagement des équipages au nolis est presque général sur les côtes de la Méditerranée et surtout au petit cabotage du golfe de Lyon. Or ce nolis augmente ou diminue suivant les circonstances, étant payé aux matelots à proportion de celui que

1 Art. 247. code du commerce.

reçoit le capitaine.[1] Il diminuerait sensiblement si les avaries étaient particulières; les dépenses, dans ce cas, étant distraites pour moitié du nolis général. Les officiers ou matelots sont donc aussi obligés de regarder comme *communes* toutes les avaries, et le résultat de leur interrogatoire judiciaire sera toujours conforme à cette nécessité. C'est là une conviction acquise par tous ceux qui fréquentent les greffes des tribunaux de commerce dans nos ports, sur mille avaries constatées par des consulats vérifiés, il sera rare d'en trouver une seule simple. L'influence du capitaine sur les matelots pouvant d'ailleurs diriger l'ensemble de la vérification.

Ici qu'on ne prenne pas le change; les matelots et le capitaine agissent également de bonne foi, car ils serait impossible, préoccupés qu'ils sont de leurs intérêts personnels, qu'il n'atribuassent pas les avaries à

1 Art. 260. C. comm.

la *force majeure*. Cette force majeure étant indéfinie par la loi, peut avoir lieu de mille manières différentes; un roulis de grosse mer, une secousse violente occasionnée par un écueil inconnu, disparition d'une balise, la maladresse d'un lamaneur, un abordage imprévu et inévitable malgré l'habileté de la manœuvre, un vent calme qui fraîchit tout à coup au point d'enlever une voile, rompre les câbles, les mâts, etc. etc., tout sur la mer même aux yeux de la plus exacte probité peut motiver la force majeure et les cas infinis qui compromettent le *salut commun*; et alors corriger les imperfections de la loi à leur profit, est le but invariable des marins. En droit étroit et aux yeux d'autruit ils peuvent avoir tort; mais que leur importe si leur conscience est tranquille, et si la morale et les hommes ne peuvent les condamner? C'est ce qui est cause que toutes les avaries *simples* changent de nature dans les consulats et sont transformées en *communes*..

Les moyens de transformation sont encore indiqués par la loi elle-même qui sous tous ces rapports éprouve le besoin incessant d'être revisée ; elle décide qu'une demande en avarie ne sera recevable que dans le cas pour l'avarie *commune* où elle excèdera 1 p. 0/0 de la valeur cumulée du navire et des marchandises . Que feront les gens de mer qui auront perdu par un sinistre , (et l'on sait que selon eux un sinistre compromet toujours le *salut commun)* qui auront perdu leurs voiles, leurs ancres, leurs cordages, leur chaloupe, ou éprouvé tout autre dommage important qui n'excédera pas le 1 p. 0/0 légal? Ils feront ce qui est pratiqué dans nos mœurs politiques par certains contribuables qui ambitionnent l'éligibilité ou seulement le droit d'élection. Ces contribuables feignent des *acquisitions* qui puissent les élever jusques au cens voulu; les marins, pour le même motif et je crois aussi pour le même résultat, feindront des *pertes*. La conscience des uns n'est pas plus compro-

mise à leurs yeux que celle des autres, et leurs trop nombreux imitateurs les approuveront; ils les aideront même, au besoin; car les uns et les autres ont fait une chose légalement tolérée : ceux-ci de la *baratterie politique*, ceux-là de la *baratterie maritime*; c'est la seule différence.

Voilà pourtant à quels inconcevables travers l'on expose les hommes, en les mettant aux prises avec leur intérêt. La vertu est froissée, défigurée, complètement oubliée, et l'égoïsme devient un devoir.

Quoi qu'il en soit il est évident que la petite *baratterie maritime* est la source d'un véritable désordre dont le commerce ne cesse de souffrir. Simple citoyen j'ai cru devoir en signaler les causes. Je laisse aux législateurs, aux hommes du pouvoir le soin de chercher les remèdes. Ils les trouveront bien certainement, si l'intérêt de la *marine marchande*, dont les services sont si utiles à tous, leur paraît digne de leur sollicitude éveillée par une observation. Et par là seront

évités une infinité de procès dispendieux évidemment nuisibles à la célérité du commerce.

3° A propos de procès, et pour en diminuer le nombre toujours croissant devant le tribunal de commerce de Marseille, on pourrait ce nous semble réclamer une utile réforme dont le principe se trouve dans une loi fort ancienne. On nous saura gré peut-être de la rappeler ici.

On sait que nos tribunaux de commerce ont remplacé les anciens tribunaux des *Consuls des marchands*. C'est pour cela que la justice commerciale est encore appelée de nos jours *Justice consulaire*.

Fondée dans le mois de juillet 1549 par François Ier, la justice consulaire fut ensuite étendue, perfectionnée par les enfants et successeurs de ce monarque, savoir : Henri II et François II. Ce dernier, quoi qu'il n'ait régné que 17 mois, n'en a pas moins marqué son passage sur le trône par le sceau d'un vrai libéralisme. Ce qu'il fit ou au moins

ce qu'il voulait en faveur des commerçants, dans l'année 1560, qui fut la dernière de sa vie, le prouve d'une manière admirable.

Craignant que les formalités consulaires, malgré leur simplicité, ne fussent des entraves pour le commerce, François II voulut même délivrer les négociants de ces entraves qu'il redoutait. Les meilleures intentions se font remarquer dans le préambule de son ordonnance du mois d'août. On y voit que le désir qu'avait ce prince « de faire vivre en » repos ses sujets lui faisait penser tous les » jours à de nouveaux moyens pour empê- » cher la naissance des procès et les étein- » dre aussitôt qu'ils sont nés. » Mais, ajoute-il, « d'autant que rien n'enrichit mieux les » villes, pays et royaumes comme le trafic » des marchandises, lequel est appuyé et re- » pose entièrement sur la foi des marchands » qui agissent le plus souvent sans témoins » ni notaires, sans garder et observer la » subtilité des lois, d'où il suit que les » cauteleux et malicieux au lieu de payer

» ou de faire payer ce qu'ils ont promis, tra-
» vaillent par procès ceux avec lesquels ils
» ont négocié et les distraient de leur mar-
» chandises, tellement que l'assurance et
» confiance des uns aux autres par ce moyen
» tollue, et le train des marchandises dimi-
» nué et anéanti. »

Il fut donc établi « que dorénavant nul
» marchand ne pourrait tirer à procès les
» uns des autres pour fait de marchandises
» par devant les juges ou autres; ainsi se-
» raient contraints d'élire et s'accorder de
» trois personnages au plus, en nombre im-
« pair, si le cas le requérait, marchands ou
» d'autres qualités, et se rapporter à eux de
» leurs différends, et ce qui serait par eux
» jugé et arbitré tiendrait comme transac-
« tion et jugement souverain. »

On conçoit difficilement les raisons qui empêchèrent cette loi de s'exécuter, car elle tomba par le non-usage. Elle paraît si utile qu'on regrette que même aujourd'hui, avec des modifications convenables, elle ne soit

pas en vigueur. Sans doute elle était trop implicite, et Charles IX fut obligé de rétablir trois ans après la juridiction consulaire qu'elle avait indirectement abolie, et même de créer de nouveaux *Consuls des marchands* dans un grand nombre de villes. Mais n'est-il pas évident qu'en ne voulant conserver dans la juridiction consulaire et commerciale qu'une partie des intentions bienfaisantes de François II, les anciens législateurs et ceux de 1790[1] ont complètement paralysé ces mêmes intentions?

En effet par l'expertise et l'arbitrage que nos lois autorisent, surtout en matière de commerce, il semble que les parties litigantes peuvent éviter les ennuis, les frais de dérangements et même les haines que les procès occasionnent. Mais voit-on beaucoup de plaideurs choisir ces moyens faciles? La mauvaise foi n'espère-t-elle pas davantage des subtilités de la chicane que des lumières spéciales des experts ou arbitres? Si on n'a

1 Loi du 7 septembre 1790.

voulu favoriser que le fisc, on a réussi ; mais lorsque les temps des réformes arrivent, il faut aussi songer au bien des particuliers. Pour opérer ce bien, pour ce qui regarde l'arbitrage, qui empêcherait qu'on obligeât les plaideurs à nommer des experts ou des arbitres dans toutes les affaires commerciales comme en matière de *sociétés* [1], mais surtout dans les affaires dont la spécialité ne peut être bien appréciée par les tribunaux que par les experts ou arbitres qu'ils nomment *d'office*? Abolir ces nominations d'office et les formalités qu'on est obligé de faire pour y arriver; nécessiter par quelque moyen légal les nominations amiables, serait plus utile qu'on ne pense. Le fisc y perdrait peut-être du prix de ses timbres, mais le commerce, les particuliers et la tranquillité des familles y gagneraient beaucoup.

1 L'art. 51 du c. de com. décide que toute contestation entre associés et pour raison de la societé ne peut être jugée que par des arbitres ; c'est le seul cas où l'arbitrage soit forcé.

NOUVELLES RÉFLEXIONS

SUR

LE COMMERCE DES ÉCHELLES.

Dans les développements généraux qui précèdent, ceux qui ont rapport au fret et à des vues d'amélioration relatives aux abus d'autrefois, dont quelques-uns peut-être subsistent encore, réclament ici de nouvelles réflexions sur le commerce des Echelles avec Marseille.

La Draperie, celle surtout que les précieuses manufactures du Languedoc fonrnissent à la France, a toujours été le fondement du commerce des Marseillais dans les Echelles. On doit donc savoir que les draps sont plus tôt et plus avantageusement vendus lorsque la toile qui les enveloppe est blanche, car les Turcs s'imaginent que les belles qualités sont désignées par la toile blanche. Lorsque l'on prépare les assortiments, il est utile d'y placer quelques pièces de drap rouge, quelques-unes de bleu turquin, très-peu de couleur verte. Chaque assortiment doit avoir deux pièces d'un bleu foncé et bleu-de-roi. Toutes doivent être bien aunées, bien teintes, et avoir la largeur qui leur est propre.

Un autre objet de très-grande consommation dans les Echelles, c'est le café. Celui du Cap, bonne qualité et sans odeur, est préféré à celui de la Martinique. On sait que les Turcs sont connaisseurs dans ce genre;

ils refusent le café pour peu qu'il ait de défaut.

Un négociant doit toujours avoir de la COCHENILLE en magasin, mais non en grande quantité. On est sûr, principalement en Morée, de la placer avantageusement dans le courant de l'année, quoiqu'on s'attende à un déchet pendant qu'elle est en magasin.

Il en est de l'INDIGO et des ÉPICERIES comme de la cochenille.

On trouve de grands bénéfices dans la vente des ÉTOFFES EN OR et EN ARGENT. Les assortiments dans ce genre doivent être faits avec goût, je veux dire le goût du pays pour lequel ils sont destinés. Le clinquant plaît beaucoup aux Turcs, mais on ne doit pas leur présenter des étoffes trop chargées de matières. La manière de *clinquanter* n'a pas peu contribué à donner dans ce genre aux Italiens la supériorité sur les étoffes françaises, quoique celles-ci soient pour le tissu d'une qualité supérieure aux étoffes italiennes.

On vend ordinairement *à pièces*, rarement *en détail*. Les Juifs et les Grecs se chargent de ces étoffes au prix de la facture de France, en donnant *tant* p. 0/0 de bénéfice.

Le BAIRAM (c'est la pâque des Turcs) et le RAMAZAN OU RAMADAN (c'est leur carême), sont les époques les plus favorables à la vente des draps et des étoffes. Lors du Bairam on change les Pachas qui à cette occasion font des achats considérables pour leur sérail; lors du Ramadan toutes les personnes un peu considérables à la cour ou dans l'état habillent leurs domestiques, font des présents à leurs femmes, à leurs amis, et se rendent dans les villes de leur séjour. Après le Bairam le temps peut redevenir propre pour la vente, mais il faut que les négociants se transportent dans les résidences des Pachas. A cette époque on renouvelle les vêtements des femmes du sérail; les Turcs se marient avec leurs favorites, font des présents de noces et n'épargnent rien de tout ce qui est luxe ou ostentation.

La Moscovie fait porter dans plusieurs échelles des PELLETERIES d'une beauté remarquable ; elles sont plus chères que celles qui viennent de France. Aussi les nôtres lorsqu'elles sont bonnes et bien choisies, sont préférées ; on peut les vendre par ballots ou par qualité. Fort souvent les douaniers ne veulent pas s'en rapporter au prix qu'on leur donne, et ils perçoivent les droits en peaux ; c'est de cette manière qu'ils agissent presque toujours en Morée.....

On ne doit pas attendre l'arrière-saison pour expédier les pelleteries dans le Levant. Elles doivent y arriver avant le froid afin que les pelletiers aient le temps de confectionner les pelisses ; on ferait encore mieux de les expédier en juin ou en juillet.

Les pelleteries les plus recherchées sont les martes ou martres, les fouines, les renards de France, les visons et les pitones d'hiver, les renards et les pitones demi-hiver, les loups du canada, les loups-cerviers, les renards du canada, et les renards

d'été. Si ces pelleteries sont belles on les vend 8 et quelquefois 10 p. 0/0 de plus que leur valeur ordinaire. Cependant le petit gris et l'hermine de Moscovie ont presque toujours la préférence.

Les GALONS sont assez demandés, en général on les place avantageusement lorsqu'ils sont légers et à grands festons ; ils doivent être de diverses largeurs, à lances, bien montés sur le clinquant et très-apparents.

L'occasion de vendre la BIJOUTERIE est fort rare ; dans ce genre le goût des Turcs diffère beaucoup de celui des Français ; cependant ils aiment les bagues à une seule pierre et montées sur l'or, les grosses émeraudes de figure ovale non taillées et les rubis dans le même goût. Fort souvent plus la monture et la forme de ces bijoux sont grotesques plus ils plaisent et ont de valeur. Toutefois ce ne serait pas agir fort sagement que d'en faire des envois complets ; les joailliers doivent se contenter, lorsqu'ils en sont embarrassés de faire des envois aux maisons

qui peuvent s'intéresser à ce trafic en s'engageant à reprendre les bijoux si ces maisons ne les vendent pas.

Il est plus facile de placer les MONTRES en or et en argent ; mais il faut qu'elles soient grosses, légères en matière, avec double boite à l'instar des montres anciennes réputées anglaises ; celles de *pinsbeck* (tombac ou mélange composé de cuivre et de zinc) se vendent presque toujours.

On recherche les COUSSINS EN OR ET EN ARGENT de fabrique Lyonnaise ; mais cet objet n'est fait que pour les riches et les grands. On n'en placerait guères en Morée que trois ou quatre douzaines par année ; on compose l'assortiment de douze coussins égaux de cinq pans de longueur sur deux pans et demi de largeur, de qualité et de prix divers. L'intérêt du négociant n'est pas de commissionner cet article, mais de l'acheter tout fait s'il veut le revendre avec bénéfice.

Pour opérer avec succès sur l'achat des GRAINS il ne faut pas attendre le temps de la

récolte, parce que le prix une fois fixé, les négocians sont obligés d'en subir la loi ; il faut donc traiter dans le courant de l'année avec les Turcs riches dont on a lieu de ne pas suspecter la probité ; ces Turcs se trouvant presque toujours dans l'obligation d'emprunter, préfèrent vendre leur récolte encore pendante, afin d'obtenir de fortes arrhes. Mais encore une fois on a besoin, dans ces sortes de négociations, d'être assurés de la fortune et de la probité des vendeurs, car si ces vendeurs mouraient avant la récolte, les acheteurs perdraient tout en cas d'insuffisance des biens. S'ils mouraient riches, l'héritier qui en Turquie ne se croit pas tenu des dettes du défunt, pourrait refuser non seulement de faire honneur à ses engagements, mais encore de restituer les arrhes. Dans cette triste position l'acheteur s'estime fort heureux lorsqu'il n'a à essuyer que les longueurs de la justice turque.

La vente des grains se fait pour l'ordinaire comme en France, sur *montre* ou

échantillon; mais la marchandise n'est pas toujours conforme, et bon gré, mal gré, il faut recevoir celle qui est offerte, alors surtout que les bâtiments sont en rade et que les staries approchent de leur terme.

Un des principaux retraits des Echelles c'est L'HUILE. Elle exige des acheteurs les mêmes précautions que les grains. Il ne faut pas, surtout après avoir vérifié l'huile elle-même, négliger de visiter et d'examiner les usines et les barriques dans lesquelles on la livre. Plus d'un négociant a eu à regretter même de n'avoir pas fait porter la futaille de France ou de n'avoir pas fait embarquer sur ses bâtiments nolisés un ou deux tonneliers.

Les navires nolisés pour le retrait de l'huile doivent arriver dans le Levant vers la fin de janvier ou au commencement de février. On ne doit pas oublier de stipuler des staries au moins de deux mois, afin d'avoir le temps de vérifier l'huile, de l'enfutailler et de l'embarquer à propos.

Les principales villes d'où l'on exporte les raisins dits *de Corinthe* sont Patras et Volstiche, en Morée. Ceux de Patras sont réputés les meilleurs; aussi ceux de Volstiche sont d'un moindre prix. Les achats se font au mois d'août, époque où les négocians sont occupés de l'expédition des denrées.

Il y a une grande concurrence en Morée pour l'achat des SOIERIES. Les Turcs, les Crétois et les Juifs en achettent pour Tunis.

Les soies les plus recherchées sont les *opsis* de Misitra. Les Français achettent peu de celles de Calamate, lieu voisin de Coron, où l'on trouve cependant une espèce assez bonne, quelquefois préférable aux opsis. Cette espèce de soies est connue sous le nom d'*Esquepitiko*. Celles qu'on nomme *Fermes* ou *Fermettes* s'emploient pour les galons lorsqu'elles sont bourrelées.

Les achats les plus considérables de soies se font à Misitra même, par l'entremise des Grecs dont se servent les négocians et auxquels suivant les accords on donne *tant* de

parats par ocque ; moyennant quoi et suivant les fonds qu'on leur fait passer jusqu'à la fin de leurs opérations, ces commissionnaires s'obligent de faire transporter les soies au lieu indiqué.

Lorsqu'on reçoit ces expéditions, il est toujours prudent de les vérifier écheveau par écheveau, parce qu'il arrive souvent que les soies sont chargées d'eau, de terre ou de gravier, ce qui porte un préjudice notable à l'acheteur. Ces ruses ou plutôt ces friponneries sont pratiquées tantôt par les vendeurs, tantôt par les Grecs-commissionnaires.

Le prix du VERMILLON est réglé d'après sa qualité, c'est-à-dire suivant qu'il est humide, à moitié sec, ou sec entièrement et tamisé. C'est dans ce dernier état qu'il est le meilleur et le plus cher.

Il est bon d'observer que les Grecs mêlent souvent avec la graine de vermillon de la brique pilée ou d'autres corps qui lui ressemblent en couleur. Il est donc nécessaire de la vérifier avant l'achat, et voici

comment se fait cette vérification : on remplit d'eau un verre et on y jette une pincée de la poussière de vermillon ; si cette poussière surnage, la qualité en est vraie ; si elle va au fond du verre, infailliblement le vermillon est mêlé. Il n'est pas besoin de dire que dans ce cas il faut refuser la marchandise.

Les Grecs achettent ordinairement en pains LA CIRE qu'ils revendent en gros. On les accuse de commettre dans ce trafic deux espèces de friponneries qu'il importe de rappeler ou de signaler. Ainsi l'on prétend qu'en faisant fondre les pains ils y insinuent de petites pierres ou des pois pilés qui ont la couleur de la cire. Il faut donc en achetant cette production, couper les pains pour les vérifier, ou mâcher la cire si elle a été fondue.

Avant la révolution de 1770 le commerce des CORDOUANS (ce sont les cuirs de peau de bouc et de chèvre passés au tan) était d'une grande importance en Morée et très-lucratif pour la France. Les Grecs s'en emparèrent

et firent passer les cordouans à Smyrne et à Alexandrie. Les plus beaux sont à Athènes et dans les environs. On les vend par douzaines.

L'AVELANÈDE de la Morée est plus ou moins chère suivant la quantité des demandes, l'abondance ou la disette de l'année. On destine ordinairement cet article pour Ancône, Civita-Vecchia, Livourne, Venise, Trieste et généralement pour toute l'Italie. On sait que l'avelanède (coque du gland de chêne) sert à passer les cuirs.

Les FROMAGES payent un droit de sortie arbitrairement fixé par le gouvernement turc. Ceux de la Morée sont secs. Il ne convient pas aux Français d'en faire le commerce, parce qu'il faut suivre l'opération depuis l'achat jusqu'à la vente. On les destine pour Naples, la côte d'Italie et d'Espagne.

Les PEAUX DE LIÈVRE sont un objet de commerce trop peu important pour qu'on doive se flatter d'en faire un retrait avantageux, d'autant plus qu'on préfère généralement celles d'Italie.

La plus grande consommation des liqueurs fortes se fait en hiver; celle des sirops en été. Les liquoristes doivent toujours en avoir en magasin. Ces deux articles sont envoyés en pacotille.

Il serait plus avantageux de faire passer en Morée les BELDARIS et les autres étoffes d'Alep que de les apporter à Marseille, où ils ne peuvent jamais donner qu'un très-petit bénéfice.

Le MAÏS (blé de Turquie ou gros millet) convient mieux à l'Italie, à l'Espagne et à l'état de Venise qu'à la France.

Dans les affaires majeures, il est prudent de traiter par le MINISTÈRE D'UN TURC reconnu honnête homme; on peut espérer alors de se faire rendre justice en cas d'infidélité. Les Turcs se trompent rarement entre eux; mais il faut se méfier des GRECS-COMMISSIONNAIRES. Les Turcs leur ont toujours inspiré tant de crainte qu'on les voit toujours disposés, pour ne pas les désobliger, à trahir l'intérêt des autres nations.

Toutefois d'après un *préjugé* regardé comme une loi, les Turcs ne se croient tenus ou engagés par aucun traité. Si on leur donne des arrhes pour la livraison d'une marchandise et s'ils sont de mauvaise foi, ils rendent les arrhes et annullent les traités. Il y a donc nécessité pour les négociants français de bien connaître les Turcs avec lesquels ils font des affaires, de ne pas leur vendre à longs termes; on ne doit lier aucune société étroite avec les grands et les gens en place; cependant pour tout dire et pour être justes, nous ajouterons qu'on trouve chez les Turcs plus de bonne foi commerciale que chez les Grecs et les Juifs. On comprend que nous ne parlons ici que des Turcs, des Juifs et des Grecs qui n'ont point encore été façonnés par les mœurs civilisatrices de la France ou par l'éducation, qui chez tous les peuples donne des idées du juste et de l'injuste, en un mot d'une saine morale. Sous ce rapport, disons à la gloire de Marseille que l'ancien commerce de cette importante cité

a légué au commerce moderne les traditions les plus honorables que les jeunes négociants doivent tenir à honneur de transmettre à leurs successeurs; car dans le commerce la bonne foi et la loyauté sont les deux plus puissants véhicules de la considération sociale et de la fortune. Jeunes négociants de Marseille, travaillez donc constamment de manière à vous rendre dignes d'abord de considération, et n'oubliez jamais que l'estime de vos concitoyens sans la fortune est toujours beaucoup, tandis que la fortune sans la considération n'est rien!....

Pour revenir à notre examen commercial, ajoutons ici que beaucoup d'AGAS paraissent riches, mais que chez eux les apparences sont trompeuses. Ils sont en général criblés de dettes; leurs revenus ne suffisent pas à leur luxe. Avant de se lier avec eux commercialement et de leur faire des avances, il est essentiel de bien connaître l'état de leur fortune.

Tout négociant doit avoir dans son comp-

toir ou ses magasins les poids et les mesures de France pour les comparer avec les poids et les mesures du Levant et *vice versâ*, pour faire les épreuves lorsqu'il veut acheter ou vendre.

Lorsqu'un bâtiment est frété pour charger des grains sur les côtes, quelques bateliers grecs commettent souvent une friponnerie qu'il importe de connaître. Ces bateliers, soit par menaces, soit par argent, tâchent de corrompre l'homme de confiance avec lequel ils naviguent et que le négociant a mis dans le bâtiment. Ils se procurent ainsi durant le voyage une partie de la cargaison. C'est l'une des causes du *déficit* dont on se plaint souvent à Marseille.

Lorsqu'on mesure ou qu'on pèse, il faut être extrêmement attentif sur les faits et gestes des Grecs tout à la fois ils parlent, font des comptes, donnent des distractions et escamotent les unités et les dizaines.

Une observation essentielle à faire ici c'est que les faux témoins sont nombreux en Tur-

quie, on les trouve surtout parmi les Grecs et les Juifs... Employés indistinctement par toutes les nations, ces faux témoins détruisent par leur seule déposition les titres écrits les plus authentiques.

Pour terminer ce chapitre d'une manière convenable, nous ajouterons quelques observations relatives encore au commerce de Marseille dans le Levant.

On ne doit jamais perdre de vue que par sa position Marseille devrait faire dans le Levant un commerce moins considérable qu'aucune ville de la Méditerranée et du golfe Adriatique. Le contraire cependant est arrivé sous l'empire de l'édit de 1669, qui aurait pu être si immensément favorable si le gouvernement s'était prêté à son exécution littérale. Mais depuis que Marseille ne jouit plus de la franchise de son port, les autres puissances européennes ont donné plus d'extension et de liberté à leur commerce. Marseille aurait pu perdre tout le commerce qu'elle fait dans le Levant; elle

aurait pu rentrer dans l'obscurité où elle fut sous les Comtes-souverains de la maison d'Anjou. Si ce désastre ne s'est pas réalisé successivement, elle le doit surtout aux manufactures, parmi lesquelles celles du Languedoc tiennent un rang si distingué. Elle a trouvé dans les marchandises fournies par ces manufactures beaucoup de moyens d'échange avec les productions du Levant.

Une autre cause à laquelle peut-être on ne fait pas assez d'attention n'a pas peu contribué à soutenir le commerce de Marseille dans le Levant. Nous savons en effet que jusques à nos jours les souverains de la Toscane se sont plus occupés de leur agrandissement que du commerce; mais aujourd'hui ils s'occupent beaucoup plus du commerce que de leur agrandissement, car ils ont appris qu'ils trouveront dans les succès de l'un les moyens les plus actifs, les plus puissants pour satisfaire l'autre. Comptant pour peu la situation avantageuse de leurs états, ces souverains et les princes de la maison d'Au-

triche avaient longtemps négligé de porter leurs vues sur les mers commerçantes, d'ouvrir des routes de communication, d'ordonner des creusements de canaux; mais depuis le commencement de notre siècle ils s'occupent avec ardeur de tous ces objets, et s'il n'est pas en leur pouvoir de se rendre maîtres des ports nombreux que les Turcs ont en Europe, tout annonce qu'ils veulent ainsi que la Russie faire concurrence avec nous dans les Échelles.

Le commerce de l'empire Russe dans le Levant s'élevait déjà en 1786 à un haut point de prospérité. Les marchandises importées dans le seul port de Constantinople par des bâtiments russes, venant des ports russes sur la Mer-Noire, étaient de la valeur de 519,811 roubles, et les marchandises importées dans les ports russes par Constantinople sur des bâtiments russes étaient de 942,797 piastres.

En 1785 ces valeurs avaient été plus fortes. Les importations russes à Constantino-

ple furent de 735,117 roubles, et les exportations de Constantinople en Russie de 806,330 piastres. La guerre allumée en 1687 entre les Turcs et les Russes n'interrompit que momentanément ces succès.

Il est important de retenir aussi que ce n'est pas à sa situation que Marseille doit la partie la plus précieuse du commerce qu'elle fait du Levant au nord de l'Europe, mais à un ancien défaut de lumières et de moyens chez les autres puissances. A mesure que ces puissances s'éclaireront, elles voudront s'étendre; c'est rationnel et l'expérience le prouve. Ainsi le commerce dont il est ici question doit tomber, parce que les nations étrangères perdront insensiblement l'habitude de se pourvoir à Marseille. La liberté, je veux dire la *franchise du port*, débarrassée de toutes les entraves d'autrefois, signalées au commencement de cet ouvrage, pourrait seule, sauf meilleur avis, établir la concurrence, et de la concurrence conduire Marseille à un degré de gloire supérieur à

toute autre ville commerçante de l'univers.

On a vu plus haut que les grains sont une principale partie du commerce de Marseille avec le Levant. Quelques nouvelles réflexions à ce sujet me paraissent nécessaires.

Le port de Marseille est un centre commun où toutes les nations se rendent avec les productions propres à leurs terroirs respectifs et à leur industrie. A l'égard des blés, il est considéré comme le principal marché de la Méditerranée. Toutes les nations agricoles y apportent leur superflu ; celles qui manquent de subsistances viennent les acheter dans ce marché presque toujours abondant.

La quantité de blé qui entre annuellement dans Marseille varie. Vers la fin du dernier siècle on comptait tantôt 200, tantôt 400 et quelquefois jusqu'à 800 mille charges [1]; quantité moyenne, 400,000 charges. Les importations deviennent successivement plus ou moins considérables [2] suivant que les récol-

1 La charge était de 250 liv. marc.; ce sont les 8 doubles décalitres.

2 Elles sont actuellement d'environ 15,500,000 litres.

tes ont été plus ou moins abondantes chez les nations agricoles et suivant que les demandes ou les besoins des pays où la récolte n'a pas été bonne, sont plus ou moins vifs. Le tout est subordonné aux prix respectifs de la denrée.

En prenant pour base ce qui avait lieu à l'époque où la *franchise du port* n'était plus qu'un vain mot, c'est-a-dire de 1786 à 1789 [1], alors l'entrée et la sortie des blés étaient un flux et un reflux pour ainsi dire permanents. La ville avait toujours un entrepôt ou capital depuis 50 jusqu'à 80 mille charges de blés de toute espèce, souvent 100 mille et quelque fois jusqu'à 200,000. Dans le mois de mai 1788 il y en avait 80 mille charges. Tous les jours il en arrivait de la Calle, de Bonne, de Tunis et d'Alger. La récolte avait été très-riche sur les côtes de Barbarie ; le Levant avait été moins heureux, le royaume de Naples, la Sicile, la Sardaigne fournirent

1 Voyez les réflexions d'actualité que M. Juliany fait dans son *essai sur le commerce de Marseille*, pag. 475 et suiv.

quelques cargaisons, le Languedoc un plus grand nombre, les ports du Ponent fort peu.

En 1787 Marseille fournit à l'Espagne et au Portugal une grande quantité de blé; deux ou trois ans auparavant, le premier de ces états en avait importé à Marseille plus de 100,000 charges.

En 1788 l'étranger ne fit pas beaucoup de demandes ; la rivière de Gênes, l'Espagne et le Portugal en firent beaucoup moins qu'à l'ordinaire. L'intérieur de la Provence échangea très-peu de blé de son terroir contre les blés exotiques ou étrangers pour la boulangerie.

Le bénéfice qui résulte de ce commerce est incalculable pour Marseille, alors qu'il jouit d'une entière liberté, je veux dire, liberté d'entrée et de sortie ; car pour la sortie habituelle du Royaume elle doit être réfléchie, mesurée et adaptée aux circonstances. Les besoins des nationaux doivent être satisfaits avant ceux des étrangers et l'on courrait sou-

vent le risque d'affamer les provinces si on portait sans limitation à l'étranger le produit des entrées par mer ou des récoltes du pays. Le moindre mal que pourrait occasionner une exportation illimitée pour le temps et pour la quantité serait de tenir les blés à un prix si haut que le peuple ne pourrait y atteindre.

Il faut sans doute que les inconvénients ou les avantages attachés au libre commerce des céréales, ou des graines indigènes et exotiques, ne soient pas encore bien connus ou bien difficiles à l'être, trop dépendants qu'ils sont les uns et les autres des circonstances, puisque depuis 1531 jusqu'à nos jours, l'on voit une multitude de lois et d'ordonnances trop limitées ou pas assez, qui se sont succédé avec la plus grande rapidité.

La liberté du commerce des blés à Marseille doit assurer et perpétuer l'abondance dans cette ville, dans la Provence et une partie du royaume. Toutes les fois qu'on fera

des lois prohibitives, on sera exposé à la disette. Rien ne s'explique plus facilement. En effet lorsque la liberté d'entrée et de sortie est indéfinie dans le port de Marseille, l'étranger y apporte avec confiance et préférablement à tout autre port, tous les blés qu'il récolte, par cette raison toute simple, que sous les aîles de cette liberté, il doit toujours s'attendre à un débouché plus facile et à moins de déduction sur les prix. Mais il en est bien autrement lorsqu'on est privée de cette liberté. Alors le commerce des grains se porte à Gênes et à Livourne, places rivales de Marseille pour les blés.

En un mot, par la liberté d'entrée et de sortie, l'intérieur du royaume est toujours sûr, lorsqu'il a besoin de grains, d'en trouver à Marseille. Tout gouvernement sage considèrera donc toujours cette ville comme l'un des *principaux greniers d'abondance* du Royaume. Cela est si vrai qu'on a vu plusieurs fois le Dauphiné, le Langue-

doc, le Lyonnais, le Forez, la Bourgogne, la Lorraine même, et divers cantons suisses (surtout en 1770 et 1771.), venir se pourvoir à Marseille.

FIN DU PREMIER VOLUME.

Ier APPENDICE.

NOUVELLES RÉFLEXIONS

SUR L'ALGÉRIE.

« La question d'Alger est immense ; elle
» touche aujourd'hui à tous les intérêts du
» pays, à sa gloire, à sa *prospérité matérielle*,
» à son avenir. »

Ainsi s'exprimait en 1842, un savant de l'Académie des inscriptions, dans une note adressée à l'auteur d'un ouvrage intitulé : de la *colonisation de l'Algérie*.

S'il est impossible de ne pas reconnaître que la question d'Alger est immense, qu'elle touche à tous les intérêts du pays, à sa gloire, à sa *prospérité matérielle*, à son avenir, comment ne pas reconnaître aussi que, plus qu'aucune autre ville de France, Marseille est intéressée à la question? Je l'avais bien compris lorsque j'écrivais les pages 213 et suivantes de ce premier volume, jusques et y comprise la page 226; mais effrayé de mon insuffisance, je n'avais pu me livrer qu'à des réflexions, pleines de patriotisme sans doute, mais vagues, indéterminées, sur la question de savoir ce qu'il importe de faire en Algérie. Cette insuffisance ne devait pas échapper à l'habile rapporteur [1] de la commission scientifique chargée par le conseil municipal de Marseille d'examiner mon manuscrit. Ce qu'il dit, à cet égard, a justement excité mon émulation, sans donner, je l'avoue, plus de force à mon incapacité. Dans cette

1 M. Loubon, agent de la banque de Marseille et adjoint du Maire.

position difficile, je me suis souvenu que *vouloir, c'est pouvoir*. Je me suis adressé à l'homme illustre qui depuis quelques années tient, en Algérie, d'une main ferme, le sceptre de l'autorité française, développe la conquête, asseoit les bases de la colonisation, et ensuite, comme le plus grand capitaine des temps anciens, comme César, écrit ses *commentaires* sur les pays conquis.......... Chacun a déjà nommé M. le Gouverneur-Général de l'Algérie, le Général Bugeaud. C'est à lui-même, en effet, que je me suis adressé, et il a daigné m'écrire sous la date du 25 juillet 1843...... qu'il *comprenait que* l'HISTOIRE RAISONNÉE *du commerce de Marseille avait besoin pour être complette d'un résumé historique de la conquête d'Alger, dans ses rapports commerciaux avec le reste de la France; mais qu'il ne pourrait me prêter son concours qu'après avoir rempli la tâche qui lui est confiée, etc.* Quelques jours après cette lettre, M. le Général Bugeaud de la Piconnerie était élevé à la dignité de

Maréchal de France, digne récompense de ses nombreux et importants services en Algérie.

Quoi qu'il en soit, je suis heureux de pouvoir annoncer aux Marseillais, que tôt ou tard, je pourrai leur offrir un travail particulier, sur cette grave matière toujours palpitante d'intérêt et d'actualité, travail d'autant plus précieux que les documents seront fournis par le héros administrateur qui aura le plus contribué à l'augmentation, la conservation, et la colonisation de notre conquête d'afrique.

En attendant, je me suis éclairé des lumières des hommes spéciaux qui ont écrit sur l'Algérie [1]; et voici quelques nouvelles réflexions qui ne sont pas sans intérêt, extraites qu'elles sont, en partie, d'un travail publié par un membre de la commission scientifique d'Algérie, M. Enfantin.

1 M. le gouverneur général Bugeaud a bien écrit lui-même, sur l'Algérie, plusieurs ouvrages précieux à consulter. Mais, pressé par les exigences typographiques, je n'ai pas eu le temps de me les procurer.

D'abord, je suppose résolue, théoriquement du moins, une question capitale de politique intérieure et extérieure, dont la solution dépend, d'une part, de la sagesse des chambres et de l'énergique volonté du gouvernement ; de l'autre, de la sagesse et de l'habileté de notre diplomatie, la discussion de cette question, outre qu'elle est déjà épuisée, serait ici déplacée, je la suppose résolue, comme on a pu le voir, page 213 et suivantes de ce premier volume.

Je ne viens pas, non plus, m'occuper de la colonisation, de la propriété, des lieux et ordre favorables à la fondation des colonies civiles et militaires, du personnel et matériel de ces colonies, de l'organisation des indigènes et des tribus soumises et à soumettre, de la justice, de l'instruction publique, et des diverses branches de l'administration : l'étendue qu'embrasserait un tel examen dépasserait le cadre que je me suis prescrit pour cet appendice.

Tout mon projet est d'exprimer un vœu

général dont l'accomplissement, s'il doit avoir lieu, me parait très-propre à favoriser nos prospérités matérielles ; ce vœu touche à la forme du gouvernement de l'Algérie.

Ne faudrait-il pas pour l'Algérie et les autres colonies françaises un ministre spécial?

Le gouvernement de l'Algérie ne saurait être, en ce moment, un gouvernement *civil* ; c'est une vérité tellement évidente qu'il me paraît superflu de la démontrer ; cependant si l'on veut faire œuvre *colonisatrice*, et même si l'on veut *organiser* les tribus, l'autorité ne peut plus être aussi exclusivement *militaire* qu'elle l'a été jusqu'ici : là est la difficulté !

Pour la résoudre, on a proposé, examiné, discuté trois procédés.

1.° On a voulu augmenter les attributions de l'autorité civile et les élever à la même

hauteur que celles de l'autorité militaire. — Ce premier moyen, qui était le plus simple, a seul été à peu près essayé, mais sans succès, car il était tout à fait vicieux, puisqu'il divisait entre deux personnes la puissance suprême qui, en Algérie surtout, doit être unitaire.

2.° On a songé à confier le gouvernement général à un personnage qui, par exception, serait en dehors ou au dessus de la distinction si tranchée qui sépare le militaire du civil, un personnage qui aurait, avant tout et presque uniquement, un caractère politique, par exemple, un prince, un ex-ministre, un ambassadeur, mais c'était créer une vice-royauté ou tout au moins un ministre en dehors du ministère et hors de France; ce moyen n'est pas impraticable, mais il serait délicat à employer.

3.° On s'est demandé s'il ne conviendrait pas de faire ressortir directement l'administration et le gouvernement de l'Algérie d'un ministère autre que le ministère de la guerre,

mais ce troisième moyen qui était pourtant, au dire de M. Buret, l'opinion de Casimir Perrier, ne résout pas la dificulté, d'abord parce que nul ministère *spécial*, actuellement existant n'a plus de titres au gouvernement de l'Algérie que le ministère de la guerre, ensuite parce que la présidence du conseil n'est pas un ministère, mais simplement un moyen d'ordre dans le cabinet...

Ainsi, Il y a là un problème, et comme l'Algérie n'est pas le seul pays outre-mer que possède la France, la solution de ce problème pourrait avoir quelque intérêt pour nos *colonies*, qui n'ont pas été, jusqu'ici, notre côté brillant.

On a déjà écrit de nombreux volumes sur la question d'Algérie, mais ce n'est que dans la *question d'Afrique* de M. Eugène Buret, que j'ai vu indiquer un moyen pour résoudre ce problème que M. Enfantin a examiné, approfondi dans son ouvrage intitulé: *Colonisation de l'Algérie*.

L'Algérie nous prouve avec évidence,

nous dit-il, qu'il ne suffit pas d'être marin pour être appellé à fonder ou gouverner une colonie; car personne n'a encore songé à y nommer gouverneur général un amiral, et à faire ressentir ce gouverneur du *bureau des colonies*; et comme toutes ou presque toutes nos colonies sont gouvernées par des capitaines de vaisseau et amiraux, et que toutes sont sous la direction du ministère de la marine, leur prospérité ne prouve pas davantage que la *marine militaire* possède les qualités nécessaires pour organiser les sociétés dont le premier besoin est de PRODUIRE beaucoup, d'ÉCHANGER beaucoup, c'est-à-dire de faire de la CULTURE, de l'INDUSTRIE et du COMMERCE, choses tout-à-fait étrangères aux goûts, aux habitudes, aux études de la marine *militaire*.

La TERRE, l'INDUSTRIE, le COMMERCE, voilà trois choses qui sembleraient même exclure la marine militaire du gouvernement des colonies. Il lui a sans doute été attribué, parce qu'on ne peut venir de la métropole

sur ces terres que par mer. Franchement, cette raison ne saurait exercer une influence capitale sur la nature du gouvernement des colonies; elle ne saurait décider que les gouverneurs dussent être des officiers de marine; ce qu'il y a de certain, c'est qu'on ne peut pas venir de France en Algérie par terre et que personne ne songe cependant à faire gouverner cette *colonie* par un marin, sous la direction du ministère de la marine et des *colonies*.

Il serait fort heureux que l'Algérie nous ouvrit les yeux sur ce point et que la plus simple logique nous fit tirer une conséquence immédiate du principe gouvernemental que nous appliquerons à cette grande colonie, afin de l'appliquer aussi à nos autres colonies.

Il semble donc, continue le judicieux auteur dont les réflexions m'ont séduit, qu'un ministère qui aurait spécialement le gouvernement de toutes nos affaires *coloniales* et de qui dépendraient aussi nos *consulats* [1]

[1] Je ne parle pas des ambassades, mais simplement des *con-*

serait assez lourd pour fatiguer même un homme d'état très-vigoureux. Je suis certain que M. le directeur du bureau des colonies, à la marine; M. le directeur des affaires d'Algérie, à la guerre, et le chef du bureau des consulats, aux rélations étrangères, ne me démentiraient pas. Que serait-ce donc si ce ministère attirait à lui toutes les affaires qui concernent réellement les colonies, Alger et les consulats, et qui passent aujourd'hui par dessus ces bureaux pour aller directement dans d'autres bureaux, des mêmes ministères ou d'autres ministères?

Que le chef d'un pareil ministère soit tantôt un marin, tantôt un militaire, ou même un diplomate, ce ne serait plus précisément une question, pourvu qu'il sut ce que c'est que le *gouvernement d'une colonie;* et comme ce serait lui qui imprimerait le mouvement à toute la machine coloniale, et que ses bu-

sulats qui sont et seront toujours trop *politiques* et pas assez COMMERCIAUX dans les mains d'un ministre, chef de la *diplomatie*...

reaux régulariseraient ce mouvement, on aurait au moins la garantie que les colonies ne seraient pas sacrifiées à la spécialité *marine*; l'Algérie, à la spécialité *guerre*, et les consulats, à la spécialité *diplomatie*, ce qui pourrait bien être aujourd'hui.

L'époque de 1830 a été fertile en nouveautés pour la France. La crise d'affranchissement devait nécessairement se faire ressentir dans nos possessions coloniales, l'affranchissement des esclaves, l'abolition de la traite, la reconnaissance des républiques émancipées en Amérique, étaient des conséquences. En effet, depuis 1830, parmi les plus grandes questions politiques qui nous ont occupés et nous occupent, on en trouve un très-grand nombre qui viennent de ces points : le traité avec les États-Unis, la guerre du Mexique, celle de la Plata, la question des sucres et celle du droit de visite, voilà certes des préoccupations que l'Empire ignorait, que la Restauration pré-

voyait, mais qui nous pressaient ou nous pressent encore.

En même temps, la politique européenne suivait l'impulsion à laquelle nous avions obéi nous-mêmes lorsque nous avions pris Alger; tous les peuples d'Europe, satisfaits d'avoir mis une longue trève à la guerre qu'ils se fesaient depuis plus de vingt ans, éprouvaient un besoin irrésistible d'expansion et tournaient les yeux vers l'Orient; ce fut le point de mire de toute la diplomatie européenne. La France ne voulut pas rester en arrière; elle voulut, au moins, *voir* et *savoir* ce qu'on allait *faire*; elle institua la *navigation à vapeur de la Méditerranée.* [1]

Or ceci est curieux : sera-ce le ministère des relations *extérieures* ou le ministère de la *marine*, qui gouvernera cette œuvre *extérieure* de *marine;* ni l'un ni l'autre; c'est le ministère des *finances!*

Ces créations de la France sont excellentes;

1 Voir à la fin du deuxième volume ce qui est dit sur les paquebots-postes de l'état.

elles sont même beaucoup mieux exécutées par *l'administration des postes* qu'elles ne l'auraient été par le ministère de la *marine* ou par celui des *relations extérieures*; mais que prouve ce succès ? que l'administration des *postes* et le ministère des *finances* connaissent mieux que le ministère de la marine et celui des *relations extérieures* les besoins et les habitudes qui rapprochent la France des pays étrangers d'outre-mer, c'est-à-dire le *commerce*.

Resterait donc à savoir s'il est bien que les relations de commerce extérieur dépendent du ministère des *finances*, ou s'il ne vaudrait pas mieux qu'elles dépendissent du ministère du *commerce*, ou plutôt encore d'un ministère des *colonies*, de qui relèverait naturellement le *commerce maritime*.

Sur ce point, j'appelle encore l'attention.

Quoique nous ayons un ministère du *commerce*, la marine *marchande* est dans la position où seraient les *manufactures* si le ministre de la guerre CLASSAIT leurs

ouvriers et en disposait pour les besoins de la *guerre*, selon les règlements faits par la *guerre*, comme le ministre de la marine CLASSE les marins du commerce et en dispose, c'est dire que notre marine marchande est dans une position très-inférieure à celle que nous permettent d'avoir le littoral et la population de la France. Au contraire, si le ministère que j'appelle des *colonies* possédait une marine qui lui fut propre,et qui fut l'intermédiaire entre la marine *militaire* et la marine *marchande*, cette marine serait naturellement en cas de guerre, le meilleur complément de la marine *militaire*, elle serait aussi en temps de paix, le meilleur directeur et régulateur de la marine *marchande*.

Chacun répète : nous ne savons pas *coloniser* ; notre marine *marchande* est coûteuse, lente, peu intelligente du commerce, arrive toujours la dernière et repart vide ; nos *Consuls* se prétendent diplomates, mais *à*

quelques exceptions près [1], ils n'ont pas l'esprit du négoce et de l'industrie, et les Consuls anglais et américains font échouer toute leur diplomatie, enfin l'Algérie nous écrase ; nous ne nous en tirerons pas à notre honneur, disent les uns en gémissant, tandis que les autres s'écrient : tirons-nous-en bien vite !

Il n'est pas croyable que tout ceci tienne à des causes invincibles ; que ce soit un résultat fatal de nos discordes naturelles : il faut croire seulement que l'emploi de ces facultés est mal dirigé et qu'il est très-possible de modifier cette direction.

L'auteur de la *colonisation de l'Algérie* s'est arrêté longtemps sur ce sujet, parce qu'il n'ignore pas la résistance très-légitime que l'on rencontre quand on ne justifie pas et qu'on se contente d'énoncer une proposition aussi capitale que celle de la création d'un nouveau ministère ; de nombreux in-

1 En effet on trouve à Marseille et dans d'autres villes maritimes, des Consuls qui sont habiles négociants et armateurs.

térêts, dit-il avec raison, se croient froissés, des amours-propres se sentent blessés de ce qui pourtant ne devrait réellement froisser et blesser personne.

En effet, la création des ministères des *travaux publics* et du *commerce* a-t-elle pu nuire, en quoi que ce soit, aux intérêts ou à la gloire du ministre de l'intérieur qui a émancipé ces deux mineurs qu'il avait sous sa tutelle, quand le jour de leur majorité est venu ? Les chefs de divisions ou de bureaux, et les employés de ces divisions de l'intérieur, ont-ils souffert en passant d'une rue dans une autre, d'une petite division spéciale dans un grand ministère ? Les ponts-et-chaussées, les mines n'ont rien perdu de leur importance, au contraire ; et quant à la France entière, il est évident qu'elle y a beaucoup gagné, malgré la somme dont cette création a pu grever le budget. C'est ce qui arrivera toujours, quand les créations de ce genre ne seront pas des créations de fantaisie, et seront justifiées par des besoins

impérieux et immédiats de la société. La colonisation de l'Algérie est un de ces besoins.

Le gouverneur général de l'Algérie serait donc, dans ma pensée, en rapport direct et unique avec le MINISTRE DES COLONIES ; une des divisions du ministère aurait spécialement la direction des affaires d'Algérie.

Le ministre traiterait avec ses collègues toutes les affaires relatives aux divers services de l'Algérie, correspondant aux divers ministres, comme le fait le ministre de la marine pour les colonies et le ministre de la guerre pour l'Algérie. Toutefois, vu l'importance et le rapprochement de l'Algérie, ce ministre devrait tendre progressivement à spécialiser l'organisation de cette colonie, de manière à ce que, successivement, les différents services MILITAIRES, de JUSTICE, de MARINE, d'ENSEIGNEMENT, de TRAVAUX PUBLICS, d'INDUSTRIE et de COMMERCE fussent constitués *spécialement* pour l'Algérie, et ne ressortissent que de lui ; c'est même en cela que consistera l'organisation définitive de l'Algé-

rie ; jusques là , elle ne sera réellement que préparatoire et provisoire.

Ici , peut-être , il conviendrait d'établir qu'elle devrait être la *hiérarchie* du gouvernement d'Algérie , touchant le ministre , le gouverneur général , le général en chef d'une armée active , le directeur général des colonies *militaires* , le directeur général des colonies *civiles* ; touchant encore l'organisation du *travail* et de la *propriété* , celle des populations , *indigène* , *française* , *européenne* , mais toutes ces dépendances du ministère que j'appelle des COLONIES se rattachent indispensablement à cette grande et utile création , et le temps , ce souverain régulateur des institutions de l'homme pour l'homme se chargera de signaler toutes les nécessités que l'économiste prudent doit se contenter d'indiquer.

Hâtons-nous donc de terminer cet examen par quelques mots , propres à refuter les objections qu'on pourrait encore opposer.

Le MINISTÈRE DES COLONIES, création que je regarde comme indispensable aux besoins de notre époque embrasserait, ai-je dit :

Toutes *les affaires de l'Algérie.*

Toutes celles des COLONIES qui dépendent du ministère de la marine.

Celles des CONSULATS COMMERCIAUX qui dépendent du ministère des relations extérieures.

Enfin, les PAQUEBOTS A VAPEUR de l'administration des postes, dépendant du ministère des finances.

Le budget de ce nouveau ministère serait donc un des plus considérables; or, quand bien même ce budget ne se composerait que des réductions opérées sur les autres ministères, pour les parties qui seraient retirées de leurs attributions, son élévation seule, qui paraîtrait naturellement un signe de son importance, serait aussi la source de beaucoup d'obstacles que rencontrerait sa création.

« Sommes-nous donc une puissance mari-

time et coloniale si puissante, dira-t-on, que nous devions avoir un ministère de la marine et un ministère des colonies ? Napoléon avait deux ou trois ministères de la guerre, parce qu'il voulait être le maître de la terre ; prétendons-nous aujourd'hui à la souveraineté de la mer et à l'empire d'Asie, d'Afrique, d'Amérique ?.... ».

Non sans doute, mais Napoléon n'avait pas sur les bras la question d'Orient, celle de l'affranchissement des Noirs et celle de l'Algérie ; de son temps, les Anglais ne songeaient pas à la route de la Chine par Suez et par l'Euphrate, et les Russes à la route de la Perse par Constantinople, et à celle de toute la côte Occidentale d'Amérique par le grand Océan Boréal ; les américains n'avaient pas la moindre idée de réunir les deux Océans et toutes les parties du monde par l'isthme de Panama ; de son temps, l'Autriche n'avait pas plus de vaisseaux que la Prusse, tandis que l'Espagne, le Portugal, la Hollande, au contraire, avaient encore

une marine et des colonies auxiliaires et presque succursales de la marine et des colonies de la France. Aujourd'hui nous sommes SEULS, seuls sur la mer comme sur la terre, seuls dans la question du droit de visite sous M. Guizot, comme dans la question d'Orient sous M. Thiers; songeons donc à trouver, en nous seuls, la force qui pourra donner quelque dignité à notre solitude et surtout, que toute notre attitude ne soit pas une simple bravade; les chambres, contre le ministère lui-même, ont voté naguères l'armement de dix vaisseaux de plus; le ministère n'avait pas grand tort, ce ne sont pas des vaisseaux de plus et des canons qu'il nous faut, en cet état d'isolement où nous sommes; quoique nous fussions, sous ce rapport, *seuls*, nous ne nous défendrions pas contre *tous*; c'est notre puissance pacifique qui doit se montrer forte, là où elle se montre d'une faiblesse extrême en Algérie d'abord, et aussi en Orient, et sur toutes les mers, où nous rencontrons,

non pas l'artillerie anglaise, mais quelque chose de plus formidable encore, le commerce foudroyant des Anglais et des Américains.

Mais alors, dira-t-on encore, puisqu'il s'agit de COMMERCE, d'INDUSTRIE et d'AGRICULTURE, au delà des mers, pourquoi ne pas réunir tout ceci au *ministère du commerce* qui existe, et qui a déjà la direction du commerce, de l'industrie et de l'agriculture à l'intérieur ?...,..

Parce que l'intérieur et l'extérieur sont deux choses fort différentes, même quand cet extérieur appartient à la France ; parce que si, dans une époque guerrière, Napoléon a eu deux ministères de la guerre, ce n'est pas trop de deux ministères industriels, à une époque industrielle comme la nôtre ; enfin, et par dessus tout, parce qu'il ne s'agit pas ici seulement de la *spécialité* industrie, il s'agit de *gouverner*, et ce mot embrasse la GUERRE, la JUSTICE, le CULTE, l'INSTRUCTION, les TRAVAUX PUBLICS, la PO-

LICE, l'ADMINISTRATION CIVILE ; toutes choses qui sont en dehors du ministère du *commerce.*

Le ministère des colonies serait donc un *gouvernement*, et c'est là l'objection capitale dans une société où beaucoup de gens ne veulent pas de gouvernement, et où bien des gens n'osent pas gouverner. En effet, ce ministère renfermerait un jour, dans son sein, les hommes qui auraient PACIFIÉ et COLONISÉ L'ALGÉRIE ; ceux qui auraient accompli l'œuvre si difficile de l'abolition de la *traite* et de l'affranchissement des *Noirs*, et qui, par conséquent, auraient résolu les questions très-délicates du *droit de visite* et des *sucres ;* il renfermerait encore ceux qui nous auraient rendu, *en Orient*, la part d'influence civilisatrice que nous devons y avoir ; ceux qui auraient ouvert et garanti au commerce *du monde entier* les voies nouvelles convoitées par les Anglais, les Russes et les Américains, mais convoitées pour *eux seuls* ; l'isthme de Suez, les Dardanelles et

l'isthme de Panama ; ceux enfin qui auraient fait, pour le *commerce maritime*, ce que la France commence par son réseau de chemins de fer, c'est-à-dire qui auraient tracé les grandes voies de communications par la vapeur que suivra notre commerce.

Tous ces hommes, qui auront accompli ces grandes choses, ressortiraient, dépendraient directement du ministère des colonies , et je conçois qu'il y ait là de quoi piquer l'amour-propre de quelque autre ministère ; mais il n'y a pas à dire , les grands hommes de l'empire étaient des *maréchaux*, parce que l'empire était guerrier ; les grands hommes , sous Louis XVI, étaient des *philosophes*, parce qu'il s'agissait alors de faire la guerre aux *idées* et aux *croyances* , et de mettre dans le domaine commun l'arme la plus puissante de la *pensée*, la presse ; ceux qui ont brillé sous la restauration et après , étaient des *avocats ;* le motif est facile à saisir. Enfin ceux qui tendent à grandir de nos jours , sont ceux qui savent le mieux faire

la guerre à la nature, la soumettre à l'homme ; ce sont les maréchaux, les philosophes et les avocats de la paix, de l'industrie et du commerce, les hommes qui mettent dans le domaine commun l'arme la plus puissante de la *richesse*, la vapeur.

Les temps où Voltaire et Rousseau, d'Alembert et Diderot avaient des autels ne sont plus ; ceux où Bernadotte et Murat montaient sur des trônes sont passés et ne reviendront plus ; c'est dire que la plume et l'épée ne commandent plus ; elles font place à la *vapeur* qui entraîne la *science*, la force et la justice de la France sur la voie de la *paix*.

Prouvons que nous avons entendu et compris cette voix qui domine toutes les voix et qui crie à la France, au monde : PAIX et TRAVAIL !!! Organisons la paix, organisons le travail, ce sera coloniser l'Algérie et sauver la France.

ILES MARQUISES.

Nous n'avons à nous occuper des îles Marquises, dont la France, pris naguères possesssion, que sous le rapport des avantages commerciaux qui doivent en résulter, tôt ou tard, pour Marseille et les autres ports français.

A cet égard, et depuis peu, en août 1843, M. le ministre de l'agriculture et du commerce a publié des documents pleins d'intérêt pour notre commerce maritime ; ils

permettent d'apprécier la nature des échanges que pourront fournir les îles océanniennes, situées à proximité des Marquises, le rôle qu'elles sont appelées à jouer dans le mouvement général de nos exportations et surtout l'influence avantageuse de cette halte au milieu des mers australes, pour l'avenir de nos relations avec la Chine. Il nous a paru fort important d'extraire de ces documents spéciaux les details qui suivent.

ARCHIPEL POMOUTOU ET CELUI DES GAMBIERS. — Au sud des îles Marquises, à quelques journées de route, se trouvent d'abord l'Archipel Pomoutou, ensuite celui des Gambiers; ces îles fourniraient une riche pêche de nacre de perle à des bâtiments caboteurs dont les armements se feraient à peu de frais. La colonie verrait ainsi des chaloupes pontées ou des petites goëlettes apporter sur ces marchés deux matières commerciales : LA NACRE DE PERLE et les PERLES; ce dernier article, matière précieuse et d'un petit volume, ne présenterait pas, pour la naviga-

tion autant d'avantage que la nacre, produit plus encombrant, mais il pourrait par les bénéfices, qu'il procure, être fort avantageux aux armateurs.

Quelques goëlettes américaines qui viennent de temps à autre tenter la fortune sur les pêcheries, procèdent ainsi : elles se rendent ordinairement dans l'archipel de Taïti et dans les petites îles voisines situées au sud, elles y contractent un marché avec les naturels qu'elles embarquent à bord comme plongeurs; puis elles se rendent à Gambier et aux îles Pomoutou; là elles s'établissent en pêche et achettent en même temps aux naturels, avec des étoffes et de la quincaillerie, les nacres et les perles que ceux-ci ont recueillies sur les récifs; il sera facile à la marine militaire de faciliter ces premières opérations.

Les îles HAMOA.— VITI.— GILBERT.— MARCHALL. — Si l'on porte ses regards sur les archipels les moins distants du groupe des Marquises dans les mers de l'Océanie, on

trouve, à l'ouest, les îles Hamoa ou des navigateurs, les Viti, puis les Gilbert et les Marchall. Le centre de ces îles se trouve à-peu-près à 900 lieues des îles Marquises, c'est-à-dire à environ quinze jours de navigation dans les vents alisés.

Plusieurs de ces archipels sont composés d'îles étendues, couvertes de végétation, entourées de récifs qui forment des ports admirables; d'autres sont des îles corallifères de la nature des îles Pomoutou. L'écaille de tortue et le bois de sandal s'y obtiennent des naturels à vil prix. Une des baies de Viti-Levou, grande île au nord de l'archipel Viti, est connue pour avoir fourni à quelques bâtiments américains un chargement de bois de sandal; c'est par suite de cette circonstance que cette rade a reçu le nom de BAIE DE SANDAL.

Le capitaine Bureau, de Bordeaux, avait obtenu dans le même archipel un chargement d'ÉCAILLES de TORTUE d'une grande richesse; cet armateur, considérant sa for-

tune comme assurée, allait opérer son retour lorsque lui et son équipage périrent victimes de la cupidité des naturels de l'île de PIVA ; mais la vengeance qu'ont tirée de ce crime les corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée* a donné aux naturels une assez haute idée du pavillon français pour que désormais toute sécurité soit assurée aux bâtiments qu'il couvrira.

Ainsi, l'existence des deux matières commerciales importantes, l'ÉCAILLE DE TORTUE et le BOIS DE SANDAL, se trouve constatée dans un groupe d'archipels situé à une distance relativement peu considérable des îles Marquises. Il est à remarquer que ces produits, sont, ainsi que la NACRE de perle, de première nécessité pour les Chinois. Si nous parvenons, comme tout porte à l'espérer, à en concentrer le commerce dans notre possession des Marquises, les navires français expédiés de nos ports pour les mers du Sud, pourraient après avoir échangé au Pérou ou au Chili nos vins, tissus et objets

de mode, contre le CUIVRE qui trouve également en Chine un placement avantageux, se rendre de là aux îles Marquises, où ils prendraient des NACRES, des PERLES, de l'ÉCAILLE et du bois de SANDAL, qui, avec le CUIVRE péruvien et les DRAPS français, formeraient un chargement convenable pour le commerce de la Chine.

COMMERCE AVEC L'ÉGYPTE.

NOUVELLES OBSERVATIONS.

On nous a fait observer que notre premier article[1] sur le commerce d'Egypte ne contenait pas, eu égard a l'importance de ce commerce, des documents assez explicites, surtout en ce qui touche les intérêts actuels. Cette observation nous étant venue de très-haut, nous avons dû la prendre en

1 Pages 197, 198 et suivantes de ce 1er volume.

grande considération. Nous avons fait de nouvelles recherches dont voici le résultat :

Avant et depuis la Révolution française jusqu'en 1814, le natron formait la base indispensable du commerce de Marseille avec l'Egypte; mais, à cette époque, un projet de loi relatif aux douanes ayant proposé d'établir à 15 francs le quintal métrique le droit des soudes venant de l'étranger, plusieurs fabricants de soudes factices demandèrent que le natron fût classé parmi les soudes et soumis conséquemment au même droit... ce qui eut lieu... Est-ce un bien? est-ce un mal? Il ne nous appartient pas de résoudre cette question. Nous dirons seulement qu'aujourd'hui le natron n'entre que pour une faible partie, ainsi qu'on le verra plus bas par les notes statistiques, dans notre commerce avec l'Egypte, et qu'il est à désirer peut-être que cette branche importante de l'industrie fût replacée dans les conditions favorables dont elle jouissait autrefois.

Dans cette prévision, nous croyons utile

de démontrer les propriétés du natron, et de démontrer la grande utilité attachée à son importation en France.

Cette démonstration fut faite en 1814, par le chef d'une maison qui depuis plusieurs siècles fait le commerce avec l'Egypte : c'est un titre bien recommandable; mais ce chef est encore un des négociants de Marseille, qui se sont le plus distingués par leurs lumières et leur probité traditionnelle, en un mot, par M. Paul Autran, membre de l'académie, de la société de statistique et du conseil municipal de Marseille. Comme délégué du commerce il adressa en 1814, à la chambre des pairs, un mémoire signé par soixante-deux négociants, fabricants et commissionnaires de fabricants[1], mémoire qui n'eut peut-être le tort que d'être arrivé trop tard.

1 Voici les noms :

Autran Bellier fils et Paul Autran. — J. Rougier et compagnie. — Daniel fils. — Laur. Gravier. — Ant. Chaudoin. — Noël Ollive. — Balthalon. — G.-D. Chieusse et compagnie. — F. Beaussier. — Rouffio aîné et compagnie. — D. Borme. — Faur

Voici comment s'exprime M. Paul Autran :

On sait que le NATRON est le produit naturel de deux lacs situés en Egypte. Il s'y forme de la terre qui est au fond et d'une liqueur nitreuse que ces lacs exsudent en hiver, et qui s'évapore en été. Le natron sort de ces mines net et parfait; il n'a besoin d'aucune sorte de préparation : il

rat. — Olive l'aîné. — J. Martin fils. — J.-B Latil — Bellon et fils. — H. Sairas et compagnie. — J.-M. Trouchaud et Lambert. — Bernadac Regny et compagnie. — Flottes frères. — Boyer, fils de Jacques. — J. Pastré, et P. Bonnet et compagne — J.-A. Decormis et Boissier. — Nodet et compagnie. — Lambarine et compagnie. — Rostan Vidal et compagnie. — Reboul père et fils. — H.-J. Sauze. — Du Queillard. — Charles Roustan. — Ferre Lagrange aîné. — Veuve Latil, née Deluz. — H. Maye. — Poussibet fils. — Vergne. — Rémusat. — A. Bournat Chosson. — Démarés. — J.-M. Mestrallet. — J. Vincent. — Chardon. — Mégi Garambois et Augienne. — Fabron frères. — Lambert cadet. — Audibert et Cailhol. — J.-S. Viau de Mourche. — Ant. Bonhomme et compagnie. — Meunier Legras et compagnie. — Robichon frères et compagnie, propriétaires des verreries de Givors, présentement à Marseille. — J.-B. Azar. — A.-L. Vailhen. — N. Musse. — Tardieu et Rey. — Olive. — Lagrange frères. — Dor. — Michel. — J. Augier. — Léglise fils. — Cucurny et Veirane. — Pierre Lambert. — Testar et Guérin l'aîné et compagnie.

ne peut donc être assimilé aux soudes ou cendres végétales qui proviennent toujours d'une culture, et que la combustion seule réduit en corps pierreux.

On sait également que ce minéral sert à une infinité d'usages; qu'il est employé, entr'autres, dans les raffineries de sucre, teintures, poteries, blanchisseries de toile, et notamment dans les verreries, auxquelles il fournit le fondant le plus actif et le moins coûteux..... Personne ne peut nier non plus qu'étant employé dans la fabrication du savon concurremment avec les soudes factices, le natron se combine parfaitement avec elles; qu'il contribue à donner au savon plus de fermeté et sert à modifier la trop grande quantité de bleu que produiraient souvent ces sortes de matières. Aussi peut-on croire que sa consommation s'étendrait beaucoup plus, si jamais les savons blancs pouvaient reprendre la vogue dont ils jouissaient avant la Révolution.

Après avoir parlé du natron comme d'une substance extrêmement utile à diverses branches d'industrie manufacturière, il faut nous hâter de le considérer sous un rapport plus essentiel en-

core. Nous pouvons affirmer, sans crainte d'être démentis, que ce minéral forme la *base indispensable du commerce de Marseille avec l'Égypte*, et que sans lui ce commerce ne serait presque plus praticable. En effet, comme le coût primitif du natron dépend exclusivement des prétentions plus ou moins élevées qu'ont les pachas ou gouverneurs de l'Egypte, il n'est pas rare de voir composer en entier des cargaisons de cette marchandise pour notre port, lorsque le prix d'origine et la modicité du fret y encouragent; mais, au défaut de ces favorables circonstances, et lorsqu'il faut acheter cet article ou l'apporter à d'assez hauts prix, on ne laisse pas d'y recourir encore, pour lui faire occuper dans les navires une place à laquelle on ne pourrait rien utilement susbtituer. Le seul avantage qu'on se propose alors c'est de pouvoir, à l'aide du natron, introduire une certaine quantité de gommes, sénés, follicules, myrrhe, tamarin, safranon, ou d'autres drogueries de premier besoin que fournit l'Egypte, et qui, étant tout à la fois de peu de volume et de forte valeur, ne peuvent jamais guère offrir que le complément d'une cargaison tant soit peu considérable.

Nous n'essaierons point ici de relever les avantages de ces sortes de relations avec l'Egypte : elles forment une partie essentielle du commerce du Levant, dont l'utilité est si généralement sentie. Nous nous bornerons à rappeler que l'importation du natron ne nous rend aucunement tributaires à l'étranger et qu'il ne coûte pas même un sou de numéraire à la France ; il n'est absolument, dans nos mains, qu'un puissant moyen d'échange de plus pour les nombreux produits de nos manufactures, tels que les draps, bonnets, papiers, soieries, d oruresde tout genre, armes de luxe, quincaillerie, verres, faïences, et une foule d'autres objets que l'Égypte ne cesse de demander : en telle sorte que la balance de ces opérations est constamment et tout entière en faveur de l'industrie française.

Or, si la demande irréfléchie de quelques fabricants de factices était malheureusement accueillie, et qu'on se décidât à grever le natron du même droit que les soudes, on serait tout-à-coup privé de tous les avantages qu'il procure. L'imposer à 15 fr. le quintal décimal ou le pro-

hiber, serait synonyme[1]. Bien plus, ne pas le maintenir au droit de balance serait vouloir le rendre inaccessible au commerce; car, dès qu'il serait surimposé, il n'offrirait plus aucune chance avantageuse, surtout en temps de paix. Nous osons le répéter, cet article mérite une considération particulière; il doit être seulement regardé comme un lest indispensable au retour de nos expéditions d'Égypte, et par là même exempté de toute charge onéreuse.

Nous avons démontré ci-dessus qu'il était loin

1 En effet, si l'on ajoute à cette taxe, équivalente à plus de 6 fr. par quintal de table, le prix d'origine, qui roule de 6 à 9 fr., le même quintal, le nolis évalué de 50 sous à 3 fr., les primes d'assurance, les frais de quarantaine, de pesée, et tous les autres nécessités par la vente, on dépassera de beaucoup le prix de 10 à 12 fr. 0/0 que ce minéral vaut à peine en ce moment sur notre marché. Il est vrai qu'on le vit monter en 1818, à d'assez hauts prix; mais ce fut à cause de la rareté des sondes qu'amena la guerre d'Espagne, et surtout par suite des périls de la navigation qui avaient proportionnément élevé les frais d'assurance et de nolis. Cette cherté ne fut que momentanée; voilà maintenant le natron retombé au taux de paix, tel qu'il était avant la révolution, et à peu près tel qu'on peut le calculer pour l'avenir.

de nuire aux soudes factices dans la fabrication du savon ; il nous serait tout aussi facile de prouver que, même en n'étant grevé que du droit de balance, le natron est incapable de nuire aux facticiens, puisqu'on voit leurs établissements dans un état constant de prospérité, et devenir toujours plus nombreux. Quel motif si pressant ont-ils donc de réclamer la prohibition d'un minéral dont ils n'ont jamais eu à redouter la concurrence ? S'ils invoquent en leur faveur la protection ouverte à tous les genres d'industrie, n'est-il pas juste aussi qu'elle soit accordée aux marchands de draps, bonnets, papiers, soieries et autres ? Pourquoi faudrait-il que tant d'utiles manufacturiers vissent diminuer sensiblement leurs exportations, et par conséquent leur profit, par cela seul que les facticiens méditent d'accroître extraordinairement le leur ? Ce n'est pas tout : si la France renonçait à l'exploitation du natron, cet article trouverait une compensation de débouché dans les premiers ports d'Italie et en Angleterre, où il est déjà fructueusement employé ; mais comme rien ne pourrait le remplacer dans nos rapports avec l'Égypte, un des plus graves

et des plus prompts inconvénients résultant de sa privation, serait celui de ralentir aussitôt le cours des expéditions pour cette contrée, et de les réduire désormais annuellement à un très-petit nombre. De là un coup fâcheux porté au développement d'un commerce véritablement national, et si utile au succès de nos manufactures, de même qu'à la construction et navigation des bâtiments français.

Nous allons maintenant offrir sur notre commerce actuel avec l'Egypte, des notes statistiques puisées dans les documents officiels de 1830 et 1842 :

1°. 1830.

Pendant l'année 1830, il est entré dans le port d'Alexandrie 842 navires jaugeant 147,112 tonneaux ; il est sorti 731 navires jaugeant 136,642 tonneaux.

Le plus grand nombre des navires sont arrivés de Turquie, ou ont été expédiés pour cette destination.

L'Autriche prend rang immédiatement après la Turquie.

La France figure en troisième ligne ; il est venu des ports français à Alexandrie 38 navires jaugeant 8524 tonneanx dont 24 portant pavillon français, jaugeant 5,104 tonneaux ; il est sorti d'Alexandrie pour France 41 navires jaugeant 8540 tonneaux dont 37 navires, sous pavillon français, jaugeant 7400 tonneaux.

Les états préparés par l'administration française présentent ainsi qu'il suit, les mouvements de la navigation de la France avec toute l'Egypte en 1830.

Navires venus d'Egypte en France.

Français	36	jaugeant	7263	tx.	ayant	411	hommes	d'équipage.
Tiers	6	»	1479	»	»	76	»	»
Total	42	»	8742	»	»	487	»	»

Navires sortis de France pour l'Egypte.

Français	23	»	4502	»	»	249	»	»
Tiers	3	»	739	»	»	43	»	»
Total	26	»	5241	»	»	181	»	»

On peut évaluer les importations d'Alexandrie en 1830, à 35,144,800 fr., et les exportations à fr. 34,613,300.

Les principaux articles importés sont :

Les tissus de coton pour . . f.	9,703,300
Les bois de construction . . .	4,747,900
Les tissus de soie	2,862,500
Les draps	1,919,200
Les bonnets de laine	1,352,300
Les fers	1,214,100

Les exportations se sont composées en majeure partie des articles suivants :

Coton en laine . . . . f.	10,018,800
Riz.	3,917,600
Légumes secs	3,737,400
Gommes	1,953,300
Indigo	1,548,900
Graines de lin	1,275,200
Lin.	1,410,200

C'est avec la Turquie, l'Autriche, la

Toscane et la France que le commerce d'Alexandrie a été le plus actif.

Ce port a reçu de France une valeur de 3,423,300 f. savoir , 1,126700 f. en draps ; 546,000 en sucre, 207,900 en cochenilles, 149,471 en fers ; 135,895 en soieries ; et le reste en épices , vins , liqueurs , quincailleries , plomb , etc. Alexandre a fourni à la France pour 4,991,500 fr. dont 4,183,600 f. de cotons ; 213,2000 d'indigo ; 194,800 de gommes ; et le reste en écaille de tortue , natron , plumes d'autruche , etc.

Le commerce des draps français avec l'Egypte a diminué en 1825 , 1700 balles avaient été vendues ; on n'en a placé que 250 en 1830 , quoique à des prix moins élevés ; cette différence provient de la diminution graduelle de la consommation , résultat de la misère toujours croissante de l'Egypte. Aussi l'industrie importante des draps est-elle menacée de perdre entièrement les débouchés que lui offrait autrefois cette partie de l'Afrique.

Il en est de même des bonnets de laine ; ce qui a été appporté de France depuis 1829, n'a pas trouvé d'acheteurs , ou a été réexporté ; il est vrai que la fabrication des bonnets de laine a réussi en Egypte avec un fort petit nombre d'autres établissements industriels ; elle a même pris une certaine extension et donné dans les qualités inférieures des produits assez bons : mais c'est la Toscane , bien plus que les fabriques locales , qui paraît nous avoir enlevé cette branche considérable de commerce , en réussissant à fournir la même qualité de marchandises à des prix de 25 à 30 p. 0/0 moins élevés que les nôtres. Ce résultat est d'autant plus affligeant , qu'autrefois la France était en possession presque exclusive d'approvisionner de bonnets la Turquie entière.

Nos sucres se soutiennent assez bien sur le marché d'Alexandrie , ainsi qu'on l'a pu voir plus haut , par l'indication de ce qui est venu de France en 1830.

2°. 1842.

Le mouvement commercial du port d'Alexandrie est évalué pour 1842, importations et exportations réunies, à 106,945.000 f Jamais il n'avait atteint un chiffre aussi élevé. L'augmentation qui ressort de cet ensemble est de 32 p. 0/0 sur 1841 de 78 p. 0/0 1840 et de 41 p. 0/0 sur 1839. Les importations, qui se sont élevées à 61,772,000 fr., ou à 58 p. 0/0 du mouvement total, ont eu la plus forte part dans l'accroissement; la valeur des marchandises importées à Alexandrie en 1841 n'avait pas, en effet, dépassé 42,653,000 fr.; la différence à l'avantage de 1842 est donc d'environ 19 millions. La valeur des exportations a été de 45,172,000 fr.; celles de 1842 peuvent être estimées à 38 millions et demi; l'accroissement ici n'excède pas 6,650,000 fr.

Deux causes principales peuvent être assignées au mouvement progressif du com-

merce égyptien : l'état de paix et de sécurité qui a succédé aux collisions et aux incertitudes politiques de 1840 et l'exécution du traité de 1838, qui assure la libre circulation en Egypte des marchandises d'Europe, et les affranchit des droits excessifs auxquels elles étaient assujetties à chaque station intérieure.

Le commerce d'Alexandrie avec la France ne paraît pas avoir varié dans son ensemble d'une manière sensible ; il s'est élevé, en 1841, à un chiffre total de 13,334,000 fr., et en 1842 à 12,958,000. La valeur des marchandises importées de France est entrée dans ce dernier chiffre pour 7,472,000 fr., c'est-à-dire, pour une somme un peu plus forte qu'en 1841. Celle des produits égyptiens exportés pour la France a été de 5,185,000 fr.; soit 717,000 fr. en moins que l'année précédente.

D'après le tableau du commerce de l'administration des douanes, le mouvement commercial de la France avec l'Egypte, en

1841 , s'est élevé à 14,315,000 fr. , dont 8,959,000 fr. aux importations, et 5,356,000 f. aux exportations.

Le mouvement de la navigation entre la France et l'Egypte, en 1841, a occupé 161 navires jaugeant ensemble 35,227 tonneaux. La part du pavillon français a été de 81 navires et 6,673 tonneaux , et à la sortie 45 navires et 8,715 tonneaux.

La navigation de la France avec l'Egypte, en 1841 , présente sur le mouvement de 1840 un accroissement de 77 navires et de 17,348 tonneaux.

L'ensemble de la navigation du port d'Alexandrie ayant été, en 1841 , de 2,859 navires jaugeant 457,000 tonneaux , le mouvement propre aux transports du commerce français y entre ainsi dans la proportion de 87.

NOUVELLE ÉTUDE

SUR LA MONNAIE DE MARSEILLE;

SES RAPPORTS AVEC LE COMMERCE;

UTILITÉ DE SA CONSERVATION.

Se tromper n'est pas un crime; avouer qu'on s'est trompé n'est donc pas une honte, c'est souvent une vertu; c'est même quelquefois un bienfait, lorsque la rétractation, motivée par une cause juste, a pour objet d'empêcher une erreur funeste de la part des gouvernants.

Cette réflexion devait naturellement précéder le nouvel examen auquel nous avons dû nous livrer touchant la question relative à l'hôtel des monnaies de Marseille. Lorsque nous écrivions les pages 95, 96 et suivantes de notre 1er volume, où nous avons traité

sommairement cette matière, notre esprit était fasciné par la préoccupation d'une idée foncièrement équitable. A Dieu ne plaise que nous ayons voulu favoriser les tendances gouvernementales qui semblent vouloir centraliser à Paris la fabrication des monnaies! Le pouvoir qui cherche à centraliser autour de lui toutes les forces vitales de la nation semble s'occuper plutôt d'une question de despotisme que d'une question de bienfaisance, et certes! lorsque le génie de la paix domine en France par la volonté ferme et inébranlable d'un roi fondateur, il n'est pas à craindre que les tendances redoutées se réalisent, car ce ne serait pas moins impolitique qu'anti-libéral.... Mais ne convenait-il pas de rendre à la ville d'Aix la fabrication de la monnaie, qui fut si longtemps son patrimoine? Pour nous, toute la question était là, et là encore nous avons fait erreur, mais nous avions au moins pour nous la raison de l'équité, sinon celle d'un intérêt *réel*, *évident*, *général*. Nous n'hésitons pas à en

convenir, aujourd'hui que de nouvelles lumières sont venues nous éclairer.

Le rapporteur [1] de la commission municipale et scientifique chargée d'examiner notre travail, fut vivement affecté de nos premières observations qu'il réfuta d'un seul mot, disant : « MARSEILLE TIENT A SON HOTEL DES MONNAIES. » Plus tard, le conseil d'arrondissement, le conseil-général, la presse locale [2] en ont dit autant, en termes plus explicites. Ce concert unanime en faveur de la conservation d'un hôtel des monnaies à Marseille a dû exciter notre sollicitude. Nous avons de nouveau examiné, discuté, fouillé dans les archives spéciales, et voici le résultat de notre examen :

Notre but n'est pas de remonter à l'origine de l'établissement de la monnaie de Marseille. Nous avons déjà dit que, dès la fondation de cette ville, les Marseillais faisaient battre monnaie, et qu'ils ont conti-

1 M. Loubon.

2 *Gazette du Midi* du 26 août 1843.

nué sous les Romains et même sous les premiers rois de la monarchie française.

Nous avons dit encore que lors de la réunion de la Provence à la France, en 1487, il existait un établissement monétaire à Aix, et que cette monnaie ayant été supprimée par un édit de Louis XVI en date du 1er avril 1786, la monnaie de Marseille fut établie par un édit du même jour en remplacement de celle d'Aix.

Depuis, elle a subi les chances diverses des autres monnaies. Supprimée en 1794, elle fut rétablie à la fin de 1799 et elle subsiste encore aujourd'hui (septembre 1843).

Ce que nous tenons à constater ici, ce sont les résultats suivants :

Sous le gouvernement impérial il existait dix-huit monnaies qui, après les événements de 1814, (Turin, Bruxelles, Gênes, Utrecht et Rome ne faisant plus partie de la France) se trouvèrent réduites à *treize*.

Avant 1836 on conçut le projet de centraliser à Paris la fabrication des espèces et

de détruire, par conséquent, les douze monnaies des départements.

Ces dernières trouvèrent des défenseurs ; mais la victoire ne fut pas complète, car *six* d'entre elles succombèrent : elles cessèrent d'exister au 1er janvier 1838.

On devait croire que cette suppression aurait été une garantie de durée pour les monnaies qui restaient debout; les réclamations qui s'étaient élevées de toutes parts prouvaient leur utilité.

Cette croyance n'était qu'une illusion.

La centralisation est un projet arrêté depuis longtemps, et aujourd'hui même, osons le dire, on doit s'attendre à voir porter le marteau destructeur sur les hôtels des monnaies de Marseille, de Lyon, de Bordeaux, de Lille, de Rouen et de Strasbourg. Paris seul aura le monopole de la fabrication.

L'exécution de ce projet portera dans les localités où les monnaies sont placées, un coup funeste au commerce et à l'industrie, particulièrement à Marseille, où le défaut

d'espèces se fait déjà sentir par l'absence de fabrication.

Marseille, par sa position topographique, par ses relations commerciales avec tous les peuples de la terre, par l'Algérie, avec laquelle elle est en incessante communication, est appelée à de hautes destinées.

Ce serait une anomalie et un obstacle à ses progrès, que de la priver d'une monnaie qu'il faudrait créer si elle n'existait pas.

Les services qu'elle peut rendre sont très-importants, elle occupe un grand nombre d'ouvriers, elle fait circuler et attire à elle les matières d'or et d'argent, elle soutient la banque obligée de remplacer les espèces que l'exportation lui enlève, et alimente l'état libre des essayeurs du commerce et celui des affineurs.

Déjà la stagnation de la monnaie de Marseille a donné un autre cours aux matières qui lui arrivaient directement et qui maintenant sont dirigées vers Gênes et vers Na-

ples ; peu de ses matières vont à Paris à cause des frais de transport.

Depuis que la monnaie est menacée dans son existence, aucun industriel ne s'est présenté pour la direction.

Quoique le commerce des matières soit ralenti, cependant il est encore entré à Marseille, depuis la cessation de la fabrication, plus de *dix-huit millions* d'argent et plus de *quatre millions* d'or.

La plus grande partie des matières d'argent provient des mines d'Espagne qui sont en grande activité d'exploitation et qui acquièrent de jour en jour plus d'importance.

La banque de Marseille a essentiellement besoin de la monnaie ; c'est sa puissante et constante auxiliaire. Il lui faut à tous moments des espèces pour remplacer, comme on l'a déjà dit, celles que l'exportation lui enlève.

Aujourd'hui, par son inaction, la monnaie n'est plus d'aucun secours à la banque;

aussi cette dernière est-elle obligée de chercher en dehors des espèces monnoyées.

Depuis son établissement, en 1836, elle a fait de grands sacrifices pour s'en procurer. Depuis cette époque, elle a fait venir sur la place 165 *millions d'espèces* et elle a payé *près de six cents mille francs* en primes et en frais de transport.

Mais, où croit-on que la banque ait été chercher une partie de ces espèces? Celles des départements voisins, celles d'Avignon et de Lyon, celles même de Paris ne lui ont pas suffi : elle a été forcée d'en faire venir de *Gênes!* Elle a profité de ce que le système monétaire du royaume de Sardaigne était le même que le nôtre.

Ainsi, le lingot venu d'Espagne, essayé à Marseille et envoyé à Gênes, revient à Marseille en espèces fabriquées; ainsi, au détriment des ouvriers français et de notre monnaie, c'est une *monnaie étrangère qui soutient la prospérité d'une banque française!!!*

Ce fait seul prouve, d'une manière palpa-

ble, la nécessité de la conservation de l'hôtel des monnaies de Marseille.

Les personnes étrangères à l'organisation monétaire et à la fabrication se demandent pourquoi l'on veut détruire les monnaies des départements et dans quel but on veut arriver à une centralisation impolitique, dangereuse et contraire à la liberté du commerce. Elles pensent, sans doute, que l'existence de ces utiles établissements est une dépense considérable pour l'État; et, quand on leur répond que les frais de fabrication étant supportées par la matière, la dépense administrative d'une monnaie ne monte qu'à quelques mille francs, elles restent saisies d'étonnement.

En effet, une monnaie ne coûte pas plus de douze mille francs, et si l'on n'avait pas diminué les frais de fabrication, on aurait pu faire disparaître du budget de l'État la dépense de l'administration toute entière.

C'est au moment où une refonte générale de la monnaie de cuivre est demandée de

toutes parts, qu'on veut centraliser à Paris cette fabrication. Si cette opération a lieu ainsi, cette monnaie de cuivre, qui n'est que de convention et par conséquent qui a peu de valeur, devra supporter des frais considérables pour arriver à Paris et pour être refluée dans les départements après fabrication. Ne serait-il pas plus naturel de convertir cette monnaie sur plusieurs points de la France ?

La monnaie de Marseille a fabriqué, depuis le système décimal, environ *cent millions* ; si cette somme paraît faible, il faut considérer en quel état était Marseille sous l'empire ; son commerce et sa population avaient considérablement diminué et toutes les branches d'industrie se ressentaient de cette souffrance générale.

Voici le tableau de la fabrication des espèces d'argent jusqu'en 1839, époque ou les travaux de la monnaie ont cessé.

FABRICATION GÉNÉRALE D'ARGENT

Faite en la monnaie de Marseille, depuis l'an IX jusqu'en l'année 1839.

AU TYPE.	5 fr.	2 fr.	1 fr.	1/2 fr.	1/4 de fr.	TOTAL.
D'Hercule	1,009,185	«	«	«	«	1,009,185 »
De Napoléon. . . .	12,924,700	271,946	391,827	127,889	4,292 50	13,720,654 50
De Louis XVIII . .	7,847,455	14,886	7,203	«	533 «	7,870,077 »
De Charles X . . .	35,220,860	82,252	66,481	16,055	«	35,385,648 »
De Louis-Philippe.	41,317,335	288,278	184,125	40,600	863	41,831,201 »
Totaux . . .	98,319,535	657,362	649,636	184,544	5,688 50	99,816,765 50

CONCLUSION.

Si la monnaie de Marseille est détruite, le commerce d'or et d'argent diminuera d'une manière sensible ; les lingots prendront une autre direction et n'apparaîtront que rarement à Marseille ; l'état des essayeurs et celui des affineurs déjà languissants, tomberont ; la banque continuera de payer des primes et des frais de transport pour se procurer des espèces, et les départements du midi verront disparaître de la circulation leurs espèces nécessaires à l'entretien de l'Algérie. Si au contraire on décide sa conservation, tout le mal qu'on vient de signaler n'existera plus, les lingots, attirés par le commerce, arriveront à Marseille, comme par le passé, et en plus grande quantité ; les divers états, dont la spécialité est de s'occuper d'or et d'argent, redeviendront prospères ; et l'hôtel des monnaies,

mieux organisé et réparé, répandra l'abondance autour de lui, et par son activité coopèrera grandement à la prospérité toujours croissante de notre pays.

FIN DE L'APPENDICE DU PREMIER VOLUME.

TABLE

DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE DEUXIÈME VOLUME.

	Pages.
Epître dédicatoire servant d'*introduction*.	v.
Traduction libre des épigraphes	XIX.
Édit de 1669. — Entreprise des fermiers.	17.
Entreprise sur les toiles blanches et peintes	32.
Entreprise sur les papiers et cartons . .	38.
Idem. Cartes et tarots. . . .	63.
Idem. Cuirs et peaux. . . .	67.
Idem. Poudre et amidon . .	75.
Idem. Marque d'or et d'argent.	85.
Idem. Hôtel des monnaies .	95.
Idem. Vaisseaux et bâtiment[s]. — Réflexions . . .	102.
Commerce du Levant	124.
Échelles.	186.
Commerce avec l'Egypte	197.
Idem. avec la Barbarie	202.
Mes idées sur l'*Algérie* et l'*Angleterre*.	210.
Commerce avec une partie de l'Afrique, connue autrefois sous le nom de *concessions* d'Afrique.	227.

	Pages.
Espèces étrangères. — Lingots. — Lettres de change. — Juifs.	236.
Navigations avec les Échelles. — Marchandises expédiées. — Nations concurrentes	257.
Consuls français — Qualités — Départements et Juridictions — Administrations. — Profits et Emoluments. — Consuls étrangers.	271.
Fret ou Nolis. — Moyen d'améliorations. — Vice grave relatif aux avaries. — Justice consulaire	325.
Nouvelles réflexions sur le commerce des Échelles.	353.
I.er APPENDICE. — Nouvelles réflexions sur l'Algérie	383.
Ne faudrait-il pas pour l'Algérie et les autres colonies françaises un ministère spécial.	388.
Iles Marquises.	409.
Commerce avec l'Egypte. — Nouvelles observations.	415.
Nouvelle étude sur la monnaie de Marseille. — Ses rapports avec le commerce. — Utilité de sa conservation.	432.

FIN DE LA TABLE DU PREMIER VOLUME.

Toulon. — Imprimerie d'Hip. Duplessis Ollivault.